N° 332. — 8e Année
(Tous les Jeudis)

80 PHOTOGRAVURES

19 Janvier 1905
40 Centimes

LA VIE AU GRAND AIR

LE CROSS-COUNTRY CYCLO-PÉDESTRE

Le passage d'un mur.

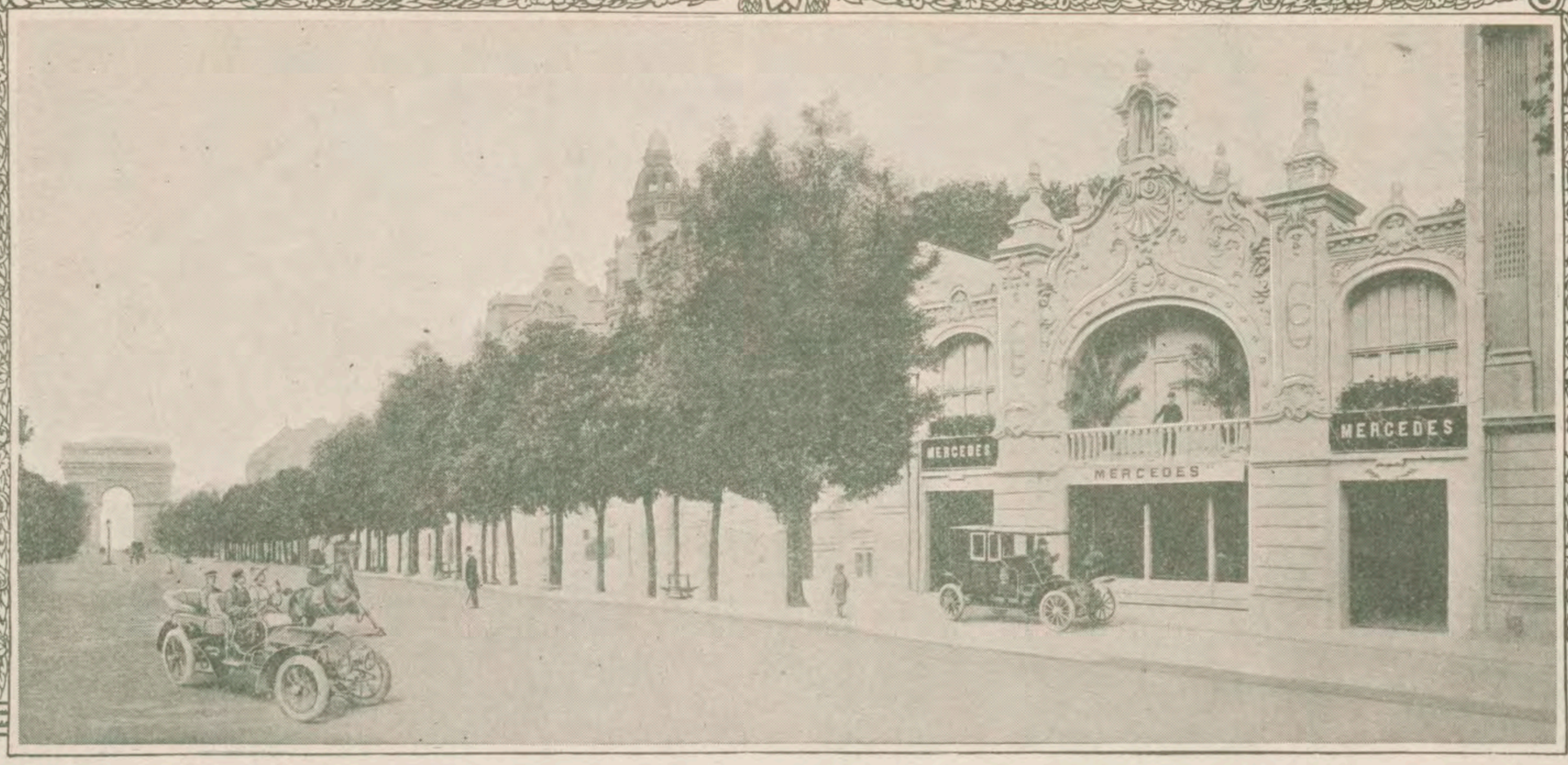
(Voir page 50.)

Publications Pierre Lafitte
La Vie au Grand Air — Femina
Musica — La Joie des Enfants

9, avenue de l'Opéra, Paris
Téléph. 280-52, 280-56 & 254-88
Télégr. SOCEDIL-PARIS

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

"MERCEDES-PALACE" 70 AVENUE DES CHAMPS-ELYSEES



Adresse Télégr: AMCHARLEY PARIS
Téléphone 549-77 509-36

C. L. Charley

Agents pour l'Amérique :
ALLEN HALLE & Co, 69, Wall Street, New-York City.

Agents pour l'Angleterre :
CANNSTATT MERCEDES Co, 132/3, Long Acre London W.-C

Succursales au Mercédès-Palace :
NENCI, Viale Carlo Alberto A. FLORENCE
A. BLACK Ld., 30, Rua da Boa Vista, LISBONNE

La Semaine Comique, par Henriot.

—Il y a deux clous dans le pneu.
— Bravo, patron... nous avons notre automobile ferré à glace!

— Tu n'as pas chaud, mon garçon?... eh bien, tiens, essayons seulement de suivre ce coureur pendant trois quarts d'heure!

— C'est délicieux...
— Oui.. nous faisons du 120 à l'heure... mais ce serait encore plus agréable au mois de juillet.

— Prenez garde, madame... vous allez crever vos pneus!

ONGUENT ROUGE MÈRE

SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU

GUÉRISON RAPIDE ET SÛRE des Boiteries, Ecarts, Efforts, Vessigons Molettes, Engorgements Eparvins, Courbes

Effet gradué à volonté

La Boîte avec Brochure franco 3f,50

P. MÈRE DE CHANTILLY A ORLÉANS

LINIMENT RÉVULSIF SANS RIVAL DIT TRÉSOR du SPORTMAN pour fortifier les jambes des chevaux

La Bouteille: 5f.
franco en Gare: 5f,60.

EMBROCATION MÈRE

DELICIEUSE HUILE D'OLIVE
EXPÉDIÉE PAR BIDONS DE 10, 15 ET 20 KILOS
Représentants demandés partout
CARROUCHÊ Frères, à Salon (Bouches-du-Rhône)

APPAREILS spéciaux pour l'usage intime de l'homme et de la femme. Envoi six échantillons et Catalogues contre 0.60c. André et Cie, 45, rue Volta, Paris.

ASTHME et Catarrhe (Boite 2 fr.) Guéris par les Cigarettes ou la Poudre ESPIC

50 Ans de Succès LINIMENT GÉNÉA

Plus de FEU Plus de TARES

MARQUE DE FABRIQUE

Seul TOPIQ remplaçant le sans douleur ni chut poil. Guérison rapid des Bottes Molettes, Ec Foulures, Tassif Engorgements des ja Suros, Eparvins.

Paris, 165, Rue St-Honoré.- Le Flac. fco ctre mandat de 6
Envoi gratuit, sur demande, du Guide Vétérinaire Duclar

LE DOCTEUR FONTAN
MÉDECIN-SPÉCIALISTE DES
MALADIES de PEAU
Médaillé de l'Académie de Médecine
Assure la Guérison certaine à tous, même d
les cas ayant résisté à toutes médication
Demandez à M. GABORIT, Ph^en à Lorien
Dépositaire Général, la Brochure explic. gratt

23, Avenue de la Grande-Armée PARIS

Automobiles

RICHARD-BRASIER

PREMIER des Éliminatoires Françaises

GAGNANT de la

Coupe GORDON-BENNETT (1904)

LIVRES très curieux et Catalogue 4 fran
PHOTOS très artistique lots à 5, 10 15 et 20
LEMÉE, éditeur, Boîte 238. BRUXELLE

VOLTAIRE articulé avec Tablette pour MALADE OPPRESSÉ

DUPONT

Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à PARIS — 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'Ecole de Médecine
Les plus HAUTES RÉCOMPENSES à toutes les Expositions.
ENVOI FRANCO du CATALOGUE contenant 423 fig.

SANTAL MIDY

INOFFENSIF.
D'une pureté absolue.
GUÉRISON RADICALE et rapide des écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le co pahu, le cubèbe et les injections.
113, faub. St-Honoré, PARIS

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS ET DÉPARTEMENTS . . . . 18 fr.
ETRANGER . . . . . 20 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75.

19 Janvier 1905. — N° 332
Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1er)
POUR LA PUBLICITÉ : HUGUET, MINART ET Cie, 4, RUE SCRIBE, PARIS

PUBLICITÉ
PAGES D'ANNONCES, *la ligne* . . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 750 fr.

S. M. LE ROI DES BELGES INAUGURANT LE SALON DE BRUXELLES.

S. M. le Roi des Belges, qui est un des visiteurs les plus assidus de nos Salons de l'Automobile et un chauffeur passionné, a tenu, cette année, à inaugurer en personne le Salon Belge. Il avait revêtu pour la circonstance la petite tenue de général et, accompagné du comte de Liedekerke, il se livra à une longue et minutieuse visite des Stands, questionnant en homme avisé, et remerciant d'un mot aimable les organisateurs et les exposants.

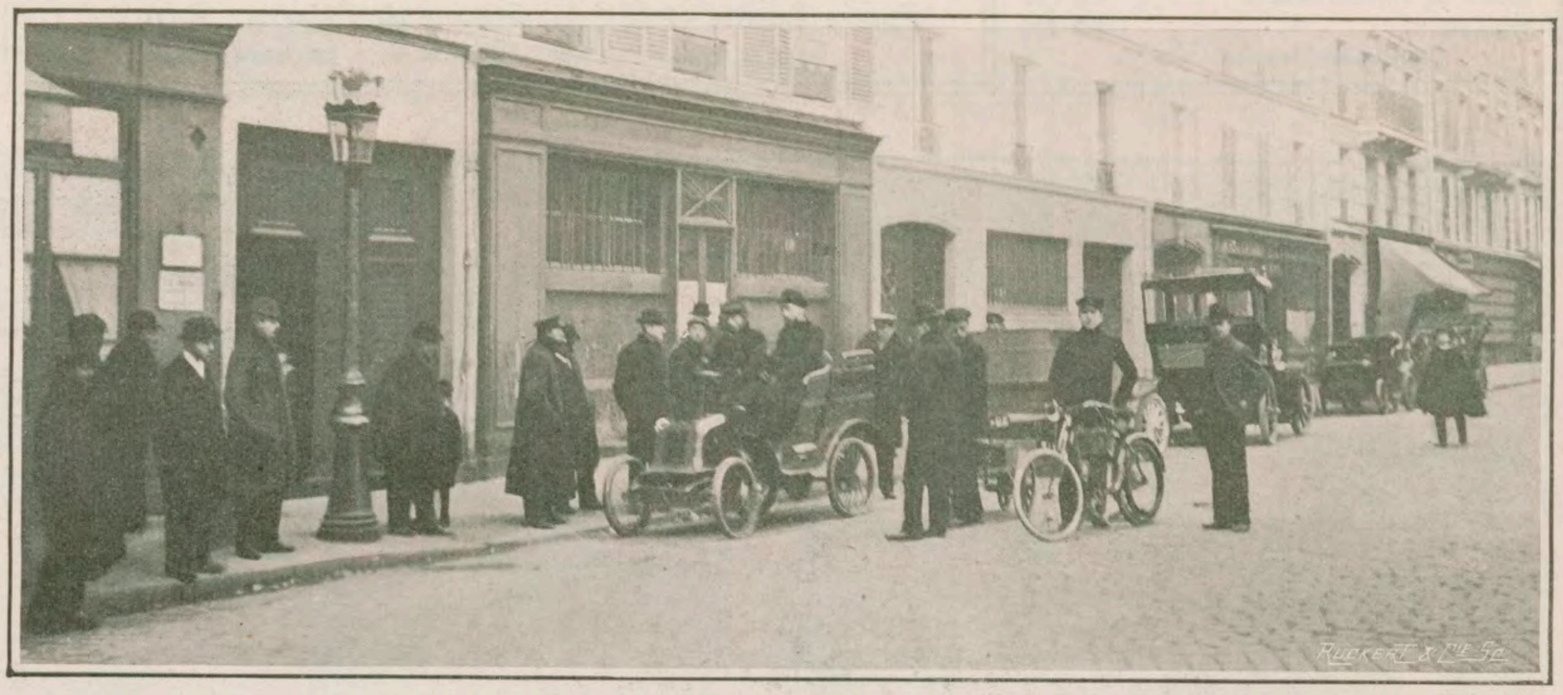
LES PERMIS DE CONDUIRE A PARIS

Je suppose que vous vous promeniez un soir, vers 5 heures, dans une des rues de Paris où la circulation est la plus active.

Vous n'envisagerez pas certainement sans effroi la terrible responsabilité morale de tous ceux qui font circuler un véhicule parmi cette fantastique agglomération.

Le Gouvernement s'est ému, lui aussi, de cette perspective, et quoiqu'il soit bien difficile d'exiger de chacun un examen sérieux, il a néanmoins fait donner à chacun un véritable permis de conduire, à la suite d'un examen souvent léger et qui, pourtant, sauve les apparences.

Examinons aujourd'hui chacun de ces divers permis.

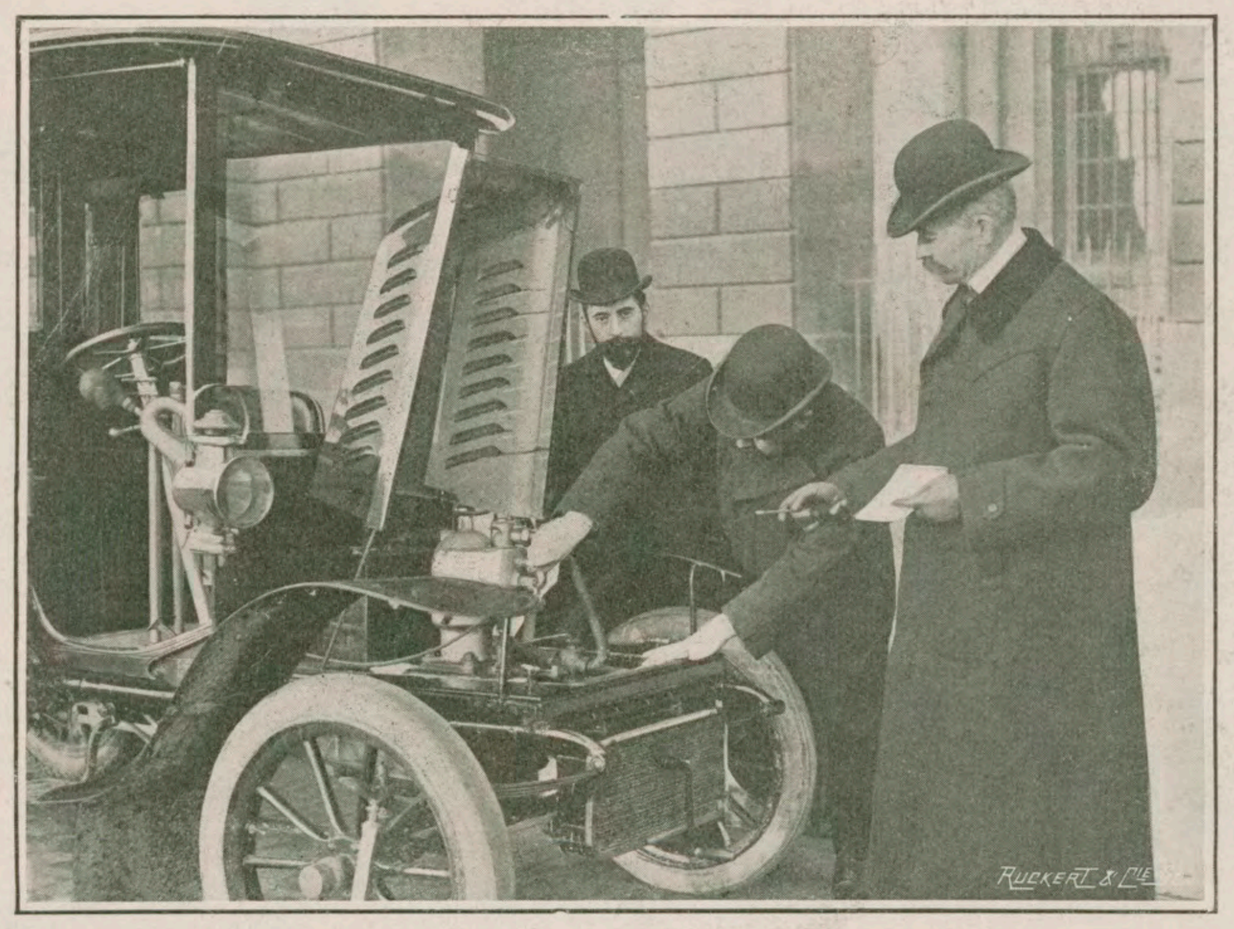


L'examen pour l'obtention du permis de conduire.

Les candidats conducteurs-mécaniciens attendent leur tour d'examen devant les bureaux de l'ingénieur des mines, rue des Vinaigriers.

Au premier rang des permis de conduire vient le permis pour automobile. Il date de loin déjà et je crois bien que c'est notre excellent ami Léon Serpollet qui hérita du premier. A vrai dire, ce n'était pas un permis de conduire, mais un permis de circuler, et l'autorisation portait surtout sur la voiture elle-même. Une voiture à vapeur lâchée dans les rues de Paris, c'était, à cette époque lointaine et qui pourtant date de moins de vingt ans, quelque chose de si extraordinaire qu'on a peine encore aujourd'hui à l'imaginer.

C'est en 1898 que l'on créa réellement les permis de conduire, et ce fut un ingénieur sorti de Polytechnique, M. Bochet, qui fut chargé de cette délicate mission. M. Bochet fut tout de suite antipathique à ses victimes, et au moment de Paris-Amsterdam, il y eut contre lui un véritable tollé. Ne s'était-il pas avisé d'exiger des examens de toutes les voitures de course et de tous les freins ? L'A. C. F. changea le départ de la course, qui fut donné à Villiers-sur-Marne, en Seine-et-Oise, au lieu d'être donné à Champigny, dan la Seine, et M. Bochet n'y gagna que le surnom de Bochet le Terrible dont il fut immédiatement baptisé.



L'examen technique.

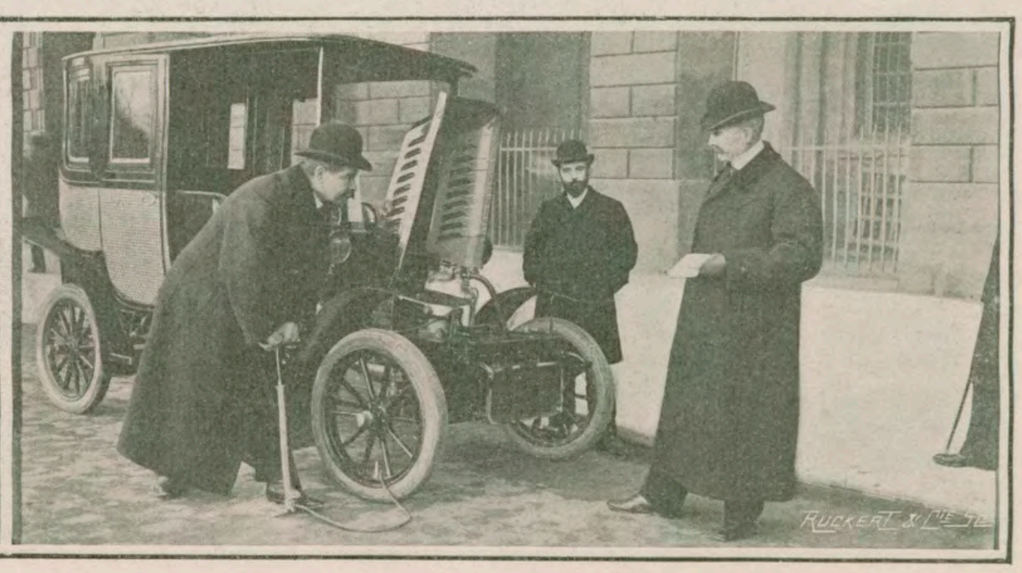
M. Montariol, examinateur de l'Association générale automobile, pose au candidat quelques questions techniques sur le moteur de sa voiture.

Depuis nous sommes devenus un peu moins farouches, et nous admettons volontiers les examens. Il y a dans chaque département un service spécial dirigé par un ingénieur des mines qui distribue les permis de conduire, et nul n'est autorisé à conduire une automobile sans avoir dans sa poche le petit papier rouge avec sa photographie.

A Paris, où les demandes sont de jour en jour plus nombreuses, il y a même un fonctionnaire spécial délégué à cet effet, M. Hommen, dont l'adresse, rue des Vinaigriers est bien connue de toutes ses futures victimes, victimes d'ailleurs fort peu maltraitées, car M. Hommen est la douceur et la bonne humeur même. Il faut réellement qu'un chauffeur soit manifestement trop maladroit pour qu'il refuse l'officiel *dignus es intrare*. M. Hommen fut d'ailleurs vite célèbre, il eut même les honneurs d'un couplet dans une revue à la Scala, ce qui est déjà bien près de la gloire, et il eut, en outre, la chance d'y être très peu égra-

Après l'examen.

M. Dorange, secrétaire de l'Association générale automobile, remet à un mécanicien qui a passé avec succès son examen le permis de conduire.



La mise à l'épreuve.

On exige même des candidats qu'ils aient suffisamment de souffle et de biceps pour gonfler rapidement un pneu de 90.

tigné. On fit rimer « Hommen » avec « qui se promène », et ce fut la seule critique qu'on se permit contre le nouvel inspecteur.

A côté des automobiles, il y a les voitures à chevaux et surtout les tramways à traction mécanique. Pour ces derniers, l'examen est surtout professionnel, et comme ce sont des fonctionnaires dont une Compagnie est responsable, c'est la Compagnie elle-même qui en prend la responsabilité, après avoir satisfait à diverses formalités administratives aussi inutiles que compliquées.

Ces deux modes de recrutement différents n'empêchent d'ailleurs pas les deux systèmes de récipiendaires de dépasser quelquefois les bornes que la loi, et que le sentiment de leur propre conservation, plus fort que la loi, leur permet. De temps à autre un *wattman* enfonce quelques fiacres, et de temps à autre quelque chauffeur fait de même. Somme toute, il n'y a jamais d'accidents bien graves dans Paris; car, à peine quelques écervelés, nul n'ose y prendre une grande vitesse qu'il faut tout de suite modérer, et l'éducation se fait elle-même très rapidement des conducteurs de voitures à traction mécanique.

Il n'en est malheureusement pas toujours de même des voitures à chevaux. Il faut bien le dire: si le conducteur d'omnibus, qui est lui aussi un fonctionnaire, déploie une habileté merveilleuse dans les rues de la capitale, le cocher de fiacre parisien conduit aussi mal que possible. L'omnibus affecte en général un parcours sinueux; il traverse constamment le boulevard, en tenant indifféremment sa droite ou sa gauche, avec une belle fantaisie qui n'a d'égale que l'indifférence de celui qui conduit la voiture, et qui, fort de son poids, se soucie peu d'un choc possible. Suivez le classique Batignolles-Clichy-Odéon quand il descend de la rue Le Peletier vers la rue Richelieu. Courteline a fait jadis un poème en prose sur « Panthéon-Place Courcelles », mais qui chantera jamais l'omnibus qui s'en va, comme disait Richepin,

De l'Odéon pensif aux tristes [Batignolles?

En sortant de la rue Le Peletier, il traverse le boulevard pour prendre sa droite. Il le suit pendant 20 mètres et retraverse une seconde fois le boulevard pour aller à son bureau du boulevard des Italiens, ce qui lui permet immédiatement de s'offrir une contravention nouvelle en traversant une troisième fois le boulevard pour gagner la rue Richelieu. On comprend que de pareilles manœuvres exigent une certaine habileté professionnelle et l'on comprend aussi pourquoi la circulation est si difficile pour les autres à cet endroit précis. Voilà l'une des plaies de la circulation parisienne contre laquelle aucun permis de conduire n'aura jamais d'influence.

Il en est une autre : c'est le fiacre, le fiacre maraudeur qui prend sa droite, sa gauche, tourne brusquement sans savoir pourquoi, et sans prévenir personne, véritable écueil mouvant de la mer de l'asphalte.

Aussi, les permis de conduire ne feront jamais rien contre les mauvaises habitudes.

GEORGES PRADE.

L'examen dans Paris.
M. Montariol, qui a pris place dans la voiture, à côté du candidat, demande à ce dernier de prendre un virage et de s'arrêter, surpris par un obstacle.

L'examen des cochers d'omnibus.
Les candidats cochers passent leur examen dans la cour du dépôt de Vaugirard. Ils doivent surtout éviter les obstacles, représentés ici par des poteaux.

Une faute.
Un candidat maladroit fait une faute, en renversant un des poteaux qui se trouvent sur son parcours.

L'examen des cochers de fiacres.
Les futurs cochers de fiacres sont mis à l'épreuve dans la cour du Marché aux chevaux, où le jury se montre, paraît-il, très sévère.

Football-Rugby ⚜ Un match franco-anglais

Sortie de mêlée.

Sur une bonne passe du demi, le ballon est envoyé à un trois-quarts des Old Destonians, qui le reçoit. En ligne avec lui et un peu en arrière, deux autres trois-quarts anglais attendent la passe.

En tenu !

Le ballon est au Stade. Un trois-quarts stadiste, qui s'est enfui en l'emportant, est rattrapé par les hommes des Old Destonians (maillots blancs et maillots cerclés), qui essayent de le culbuter.

Partie très corsée et pleine d'incidents imprévus. Une partie de l'équipe anglaise étant absente, ce sont des Stadistes — ô ironie ! — qui complètent le quinze des Old Destonians, et le renforcent — double ironie ! A la mi-temps, les quelques gaillards anglais apparaissent, souriants et impassibles.

D'où viennent-ils ? Se sont-ils perdus dans Paris ? Ont-ils cédé à quelque tentation nocturne, et se sont-ils endormis d'un sommeil coupable ? Point ! Ils viennent du Havre..... (*sic*). Ah ! la France est un beau pays. Et croyez que les rugbymen anglais l'apprécient comme il convient, mais en vérité, croyez-le bien, pour de tout autres exercices que le rugby. Ils n'ont pas plus tôt franchi le détroit, qu'ils n'ont plus du tout, mais là plus du tout envie de jouer.

Leur état d'âme est simple : 1° ils jouent tout le temps au rugby, en Angleterre et ils croient de bonne foi qu'il n'y a qu'en Angleterre qu'on a jamais joué, qu'on joue et qu'on jouera au rugby ou à l'association ; 2° ils savent, en revanche, que la France est le réceptacle de toutes les joyeusés débauches que la pudique Albion n'autorise pas ; 3° ils voyagent aux frais des clubs parisiens qui leur offrent ainsi toute latitude de dépenser en France les petites économies qu'ils ont faites en Angleterre.

Arrêt de dribbling.

Les avants stadistes, partis en dribbling, se heurtent aux avants anglais, qui essayent de les arrêter.

Conclusion : ou bien, ils viennent au galop, entre deux trains, et sont vannés lorsqu'ils arrivent sur le terrain ; ou bien, ils viennent la veille... et ils arrivent tout de même vannés sur le terrain.

Je persiste à croire qu'avec tant d'argent dépensé pour faire venir tant d'équipes on pourrait former en France une petite équipe, ou deux, ou trois professionnelles qu'on aurait sous la main. Ce serait un début. Et je crois qu'on en aurait bien vite beaucoup plus. Cela éviterait le ridicule de parties comme celle de dimanche. J'oubliais de vous dire que le Stade a gagné par 20 à 0.

André Foucault.

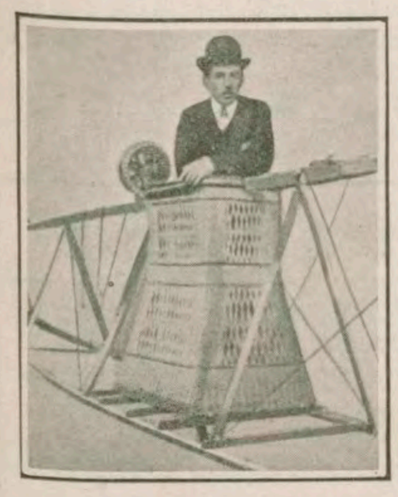
LES GRANDS PRIX DU SPORT

*L'annonce de la création, par notre confrère l'*Auto, *d'un premier prix de 100.000 francs pour la grande épreuve automobile qui vient d'être créée par l'A. C. F. a fait sensation. Il est donc tout à fait d'actualité, et aussi très intéressant de rappeler à ce sujet quelles sont ou quelles furent les plus grosses allocations attribuées dans les divers sports.*

Il serait peut-être plus exact d'intituler cet article : les « gros prix » et non pas les « grands prix », car la signification des deux mots n'est pas la même. Les gros prix, c'est-à-dire les allocations élevées, sont relativement rares, tandis que les « Grands Prix », c'est-à-dire les épreuves sportives décorées de ce titre, sont légion. En sport hippique, par exemple, et plus tard en sport cycliste, on en a fait un abus qui serait scandaleux, s'il n'était pas avant tout très inoffensif. De nos jours, il n'est plus un petit trou de province possédant son hippodrome ou son vélodrome, qui ne se croit obligé de décorer une des épreuves de son programme de ce titre assez rarement justifié par l'allocation qui s'y est attachée. Mais cela, je le répète, n'a pas grande importance.

Pour parler, donc, des véritables Grands Prix du sport l'ordre chronologique commande de prendre d'abord les courses de chevaux. C'est, d'ailleurs, ainsi qu'il est logique dans un sport aux ressources si étendues, ici que nous trouverons les allocations élevées les plus nombreuses. Vous parlerai-je du Grand Prix de Paris, porté, il y a quelques années, à 200.000 francs ; du Prix du Jockey-Club et du Prix du Conseil-Municipal, qui valent juste moitié moins ; du Grand Steeple-Chase de Paris, dont le montant est de 120.000 francs ? Passons, puisque ce n'est point parmi ces courses, pourtant classiques entre toutes, qu'il faut chercher le record détenu, vous vous y attendez un peu, par nos amis les Anglais, et ce qui est plus curieux, non point avec une épreuve d'un classicisme indiscuté comme le Derby d'Epsom, mais avec une épreuve beaucoup moins retentissante et quasi nouvelle.

Le Grand Prix de Paris qui s'élève à la somme de 200.000 francs fut gagné en 1904 par Ajax monté par le jockey Stern.



Santos-Dumont, qui le premier en ballon dirigeable parvint à parcourir le trajet aérien de Saint-Cloud à la Tour Eiffel, s'adjugea le Prix Deutsch : 100.000 francs.

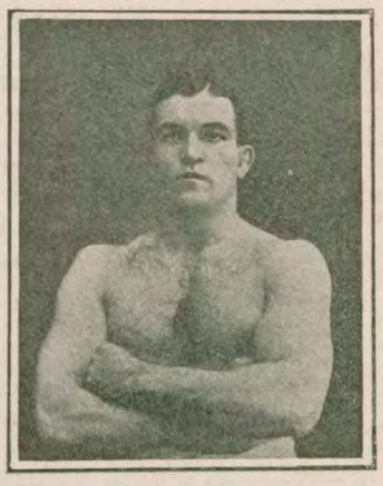
Il s'agit des « Eclipse Stakes » que le magnifique hippodrome de Sandown-Park, près Londres, voit disputer annuellement depuis 1892 et dont le montant est de 10.000 livres sterling, autrement dit plus de 250.000 fr. de notre monnaie. Le premier gagnant de cette mirifique allocation fut un cheval fameux entre tous, Orme, fils du fameux Ormonde et père du non moins fameux Flying Fox, trois chevaux qui eurent cette gloire, rare entre toutes sur le turf, de n'avoir jamais connu la défaite.

En suivant l'ordre d'ancienneté, c'est le Tir aux Pigeons qui arrêtera ensuite notre attention. Là aussi, nous trouvons maintes épreuves dotées de prix qui, sans pouvoir se comparer avec ceux du sport hippique, n'en sont pas moins respectables. Au premier rang, vient le Grand Prix de Monte-Carlo qui a lieu chaque année au mois de janvier ou février. Le montant en est variable, en raison de la « poule » qui vient s'ajouter aux prix proprement dits. Mais il n'est pas rare de voir le vainqueur encaisser une somme supérieure à 20 000 francs. C'est ainsi que, l'an dernier, le tireur classé premier, M. Schianini, un Italien, reçut exactement 24.000 francs, ce qui constitue d'ailleurs le record. Ajoutons que ce « Grand Prix » existe depuis 1872, année où il fut enlevé par M. C.-L. Lorillard, un fusil américain fameux entre tous. Soit dit en passant, il est piquant de constater qu'il fallut attendre douze ans pour voir triompher dans cette épreuve un tireur français, M. le comte de Saint-Quentin, en 1884.

Qui gagnera, cette année, les 100.000 francs offerts par l'*Auto* au vainqueur du Grand Prix de l'Automobile Club de France ? C'est ce que l'avenir nous apprendra.

Bien que ne comportant pas d'épreuves périodiques dotées d'allocations régulières, le sport de la boxe mérite bien une mention dans cette rapide revue. Là, les prix sont constitués par la participation aux recettes des concurrents, et quand il s'agit d'étoiles « pugilistiques », cette participation donne souvent des sommes fabuleuses. Encore qu'il soit difficile de garantir l'exactitude absolue de ces chiffres, il est généralement admis que lors du fameux match Fitzsimmons-Corbett, qui eut lieu à Carson-City (Etats-Unis) en 1897, la recette se monta à 185.000 francs et la part du vainqueur à près de 100.000 francs

Pour être infiniment plus nombreuses, les courses cyclistes n'en sont pas moins dotées très modestement, si on compare avec les chiffres qui viennent d'être énumérés. Cependant, les prix de 10.000 francs et plus sont assez fréquents dans l'histoire des vélodromes. En Australie se disputent annuellement deux grands handicaps, l'« Austral Wheel Race » et le « Sydney Thousand » dont les vainqueurs reçoivent respectivement 7.500 et 12.500 francs, et en Amérique aux temps glorieux du cyclisme, les Michael et autres champions fameux ont maintes fois touché des sommes supérieures sous forme de participation aux recettes. Mais, la plus grosse somme régulièrement annoncée et distribuée comme premier prix d'une course cycliste est sans doute celle de 15.000 francs, attribuée au « Grand Prix de l'Exposition » couru en septembre 1900 sur la piste municipale du Bois de Vincennes. Elle revint au Hollandais Harie Meyers, précédant l'Américain Cooper et notre déjà vieux champion Jacquelin, après une lutte restée légendaire.



En enlevant le titre de champion du monde de boxe, Jeffries toucha également une somme s'élevant à 100.000 francs.

Et ceci nous amène au nouveau « Grand Prix » dont l'Automobile Club de France vient de voter la création et qui va se disputer pour la première fois cet été, sur les routes françaises. Dans un sport qui se double d'une industrie aussi puissante que celle de l'automobile, il est vraiment curieux de constater que, même pour les épreuves les plus retentissantes, les grosses allocations ont jusqu'ici totalement fait défaut. Si les organisateurs dépensaient beaucoup d'argent pour les courses, tout, ou presque tout, se trouvait absorbé par les frais d'organisation, forcément très élevés. Par sa création d'un premier prix de *cent mille francs* destiné à récompenser le fabricant de la voiture victorieuse, l'*Auto* a donc comblé une véritable lacune, en même temps qu'il faisait un geste généreux entre tous, puisqu'il a pour résultat de placer d'un seul coup l'automobile au deuxième rang, derrière seulement le sport hippique, dans la liste des allocations monstres dont nous venons de retracer rapidement l'historique.

La nouvelle de la création faite par l'*Auto*, de ce premier prix de 100.000 francs, a produit une grande impression dans les milieux automobiles.

Côté Automobile Club de France, c'est toujours la grande satisfaction d'avoir enfin

Les 20 000 francs du premier prix du Tir aux Pigeons de Monte-Carlo revinrent en 1904 à M. Scheamimi.

assuré les destinées de l'industrie nationale et le grand plaisir de voir certain le succès du Grand Prix de l'A. C. F., dès la première année, grâce en partie au geste de l'*Auto*.

Côté constructeurs, c'est un immense soulagement de ne plus être à la merci d'une Coupe Gordon - Bennett, aux règlements si peu équitables, et d'avoir la certitude d'être appelés à disputer la grande course de l'année.

Il faut bien se dire, en effet, que lorsque les usines, même les plus puissantes, établissent chaque année de nouveaux modèles de voitures de course, il leur en coûte fort cher. Or, il faut éviter que les constructeurs apportent moins d'ardeur à se présenter dans les grandes compétitions internationnales. Il faut donner à tous l'espérance de récupérer, au jour de la victoire, une partie de leurs frais et les inciter par là à poursuivre de lourds et coûteux efforts dont profitent par leurs perfectionnements successifs toutes nos voitures de tourisme.

Il est impossible de s'inscrire logiquement contre cette théorie. Si nos constructeurs français ont besoin de la course pour maintenir leur suprématie internationale, les nouveaux constructeurs étrangers, chaque jour plus nombreux ne laisseront jamais échapper une occasion de se faire connaître par leur participation aux grandes courses.

Il était donc utile et nécessaire qu'un encouragement matériel donné à tous, sans distinction, vînt particulièrement décider nos champions nationaux à poursuivre la lutte qui doit logiquement se terminer par leur victoire, puisqu'ils ont à la fois pour eux le nombre et la qualité.

Ce premier prix de 100.000 francs n'est pas un challenge nouveau, un challenge en espèces, à gagner plusieurs fois pour être attribué définitivement.

Les 100.090 francs de l'*Auro* constituent le premier prix du Grand prix de l'automobile Club de France 1905 et seront immédiajement remis au constructeur de la voiture figurant en tête du classement général.

Certains sportsmen se demandaient si ce premier prix irait au conducteur ou au constructeur,

Ce premier prix de 100.000 francs a été créé pour encourager les efforts des constructeurs et non pas l'adresse ou le sang-froid d'un habile conducteur.

Les riches allocations des Grands Prix hippiques vont au propriétaire du cheval vainqueur et non à l'excellent cavalier qui a su le conduire à la victoire.

Libre d'ailleurs au constructeur de donner sur les 100.000 francs de l'*Auto* une prime supplémentaire à celui qui aura piloté sa voiture.

Bien que constituant un sport relativement jeune, la locomotion aérienne tient dans cette énumération une place très honorable grâce au don de M. Henri Deutsch, de la Meurthe, offrant en 1900 un prix de cent mille francs à l'aéronaute réalisant le premier le trajet de Saint-Cloud à la Tour Eiffel aller et retour. Est-il utile de rappeler qu'après des péripéties sans nombre ce prix échut à Santos-Dumont ?

Il y a quelque dix ans, personne n'aurait pensé qu'une pareille générosité s'abattrait sur le sport et créerait ainsi, au poids de l'or, l'énorme mouvement d'intérêt et d'animation qui enveloppe la vie sportive d'à présent,

Si l'on ajoutait à la nomenclature qui précède les sommes représentées par les Coupes grandes, petites, et disons-le, de plus en plus nombreuses, on en arriverait à un total imprévu.

On ne saurait nier à ces élans de générosité sportive l'influence considérable qu'ils ont eue sur le développement de l'état de choses actuel.

En envisageant l'avenir et en admettant que ce mouvement financier suive une progression constante, on en viendra à conclure que le sport absorbera à lui seul, en une année, une somme dépassant les émoluments du chef de l'Etat et de plusieurs ministres.

Si la statistique que nous venons de faire laisse rêveurs ceux qui, pour les choses du sport, ont sinon du dédain, du moins une indifférence absolue, il ne sera pas mauvais de leur rappeler que ce grand remue-ménage d'argent en appelle un autre dans diverses branches de l'industrie française, et provoque un important mouvement commercial.

VICTOR BREYER.

Meyers s'adjugea en 1900 les 15.000 francs du Grand Prix Cycliste de l'Exposition.

Ce que l'on doit chasser lorsque la terre est couverte de neige

Avec juste raison, la loi interdit la chasse en temps de neige. Lorsque la terre est couverte de neige, les pas, ou, pour parler un langage plus cynégétique, les traces des animaux de chasse permettent de suivre trop facilement « la voie » ; ce n'est pas sans raison que les vieux chasseurs appellent le « livre des ânes » cette grande page blanche du livre de la nature qu'est la neige, sur laquelle les bêtes écrivent avec leurs pieds la relation de leurs randonnées diurnes et nocturnes.

UN hiver neigeux est souhaité par les braconniers, comme par les gardes. Les uns peuvent plus facilement tirer à l'affût ou en battue les animaux de chasse ; et les autres, grâce aux traces et aux empreintes, peuvent plus sûrement s'emparer ou chasser les déprédateurs à deux et à quatre pattes qui détruisent chaque saison tant et tant de gibier.

Ce sont surtout les grands animaux, cerfs, biches et chevreuils, — parce que d'une vente plus rémunératrice — que les braconniers chassent en temps de neige. Ou bien ils les tirent à l'affût, quand ils ont trouvé les passages et les lieux de cantonnement — en janvier et en février, les cerfs, avant de mettre bas leur tête, se rapprochent des gagnages — ou bien ils se réunissent à cinq ou six, et lorsqu'ils ont rembuché un animal, l'un d'eux, muni d'une clochette ou frappant simplement deux pierres l'une contre l'autre, suit le pied, alors que les autres se placent autour de l'enceinte. Le cerf, pas plus que le chevreuil, ne s'effarouche du bruit léger, et il ne part que lorsqu'il voit l'homme. Quand le braco peut tirer la bête à belle portée, il n'y manque pas ; autrement, il prévient par un appel convenu ses associés que l'animal est sur pied, et il est rare que la pauvre bête échappe aux chevrotines.

Un cerf cherchant sa pâture sous la neige.

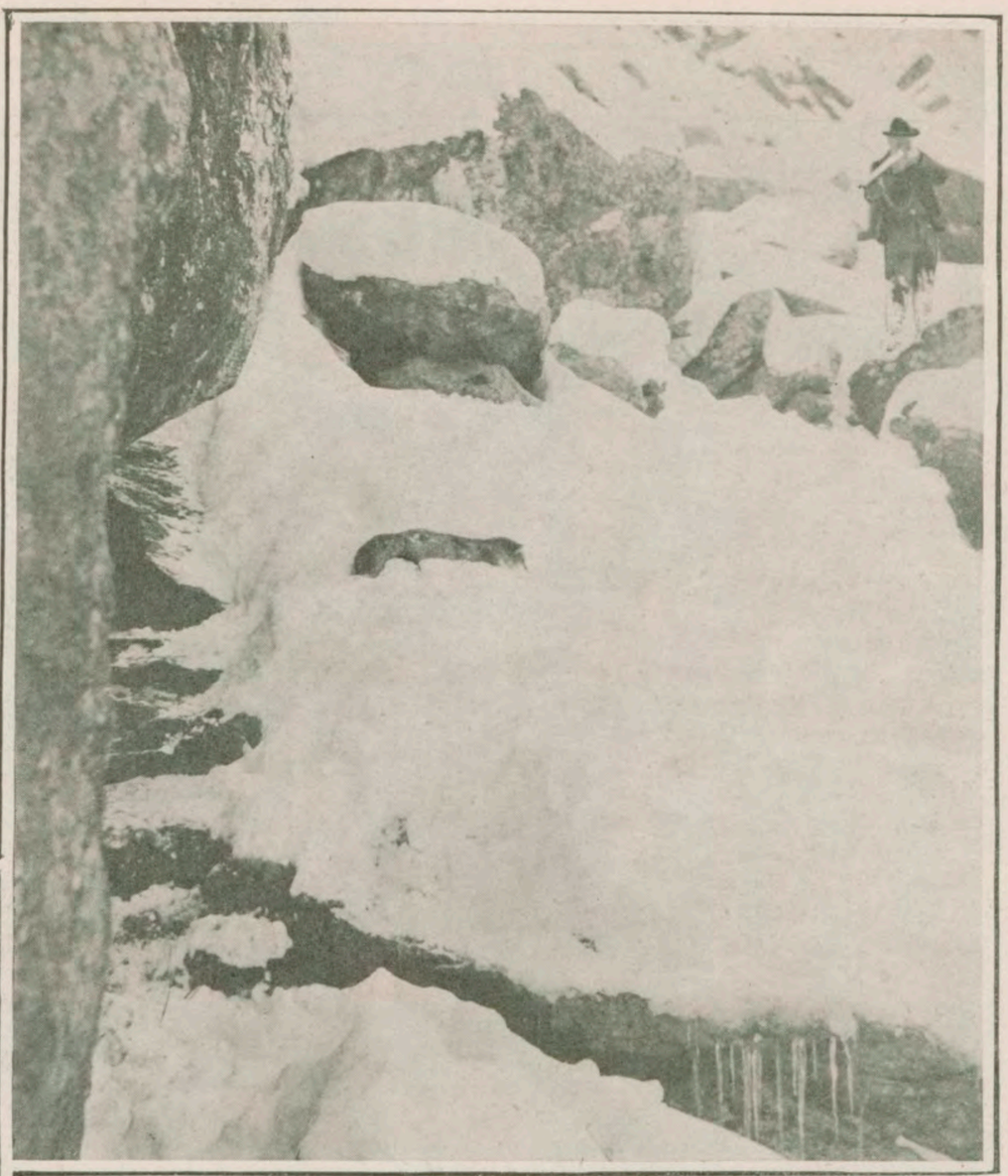
Quand la neige recouvre la terre, les cerfs, biches et chevreuils fouillent sous la neige pour y trouver des ronces, de l'herbe, ou ronger les racines des arbres.

Les gardes, eux, font un autre métier, plus honorable et plus utile : dès que la neige recouvre la terre, ils se mettent en campagne à travers les bois et les plaines et, tout en surveillant les braconniers à deux pattes, ils cherchent les traces laissées par les pieds des braconniers à quatre pattes, loups, renards, blaireaux, fouines, putois, belettes, chats sauvages, qui savent aussi profiter de la neige pour s'emparer plus facilement des faisans et des perdreaux, des lièvres et des lapins. Fouines, putois et

belettes se prennent en général avec des pièges ; mais il ne faut pas croire qu'il suffise de tendre un piège sur le passage d'un fauve, dans une coulée, pour le trouver pris le lendemain. C'est tout un art que de savoir piéger. Et M. Leddet, le sympathique conservateur des forêts, qui dirigea pendant de longues années, avec une si grande compétence, les chasses présidentielles, a bien eu raison de dire que « l'on devient chasseur, mais que l'on naît piégeur ».

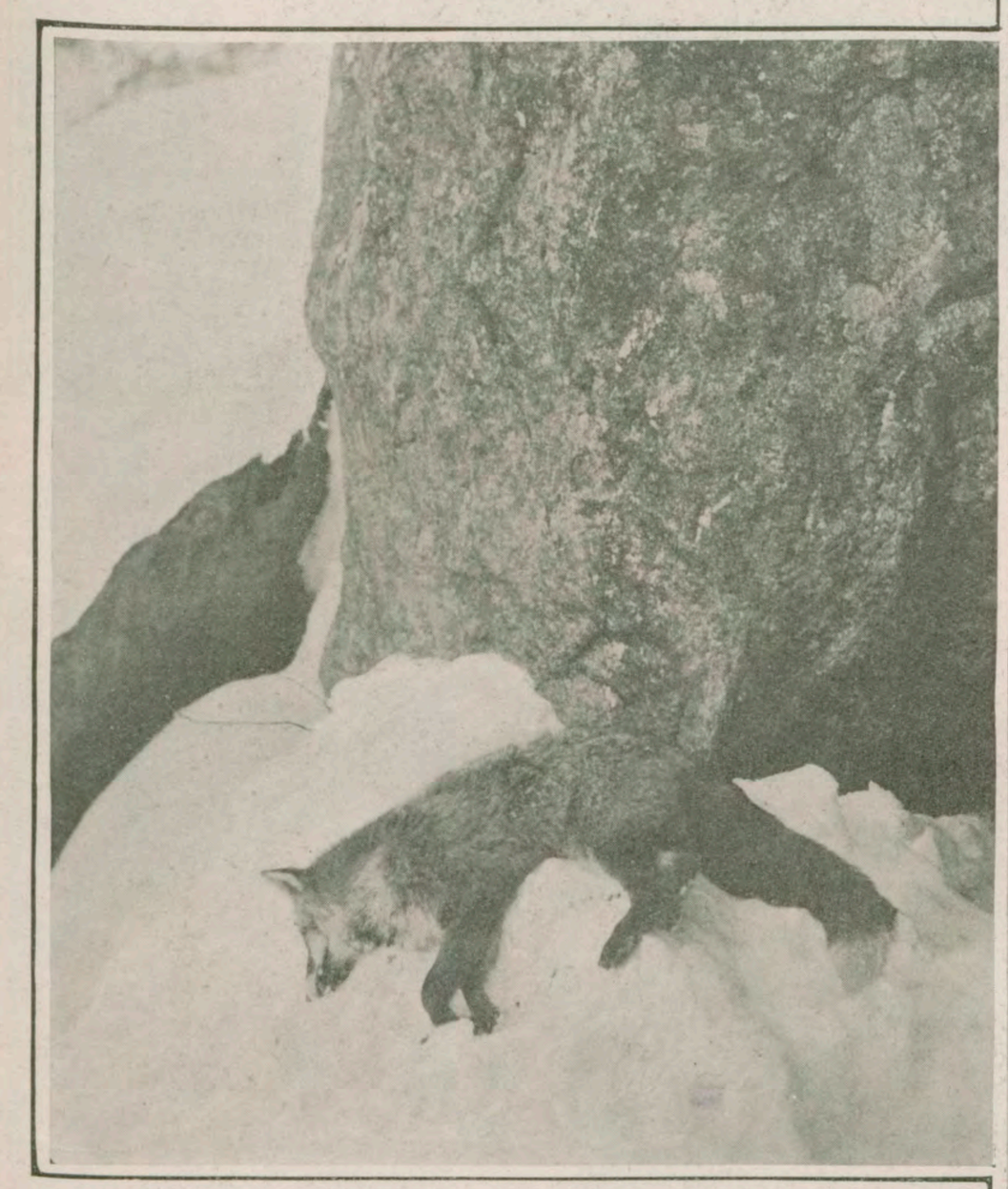
Lorsqu'il s'agit de plus gros animaux, loups, renards et blaireaux, on peut. surtout en temps de neige, les détruire assez facilement au fusil. De tous les braconniers à quatre pattes, le renard est certainement celui qui cause les plus grands dégâts dans nos chasses ; tout lui est bon : faons de chevreuils, lièvres et levrauts, lapins, faisans, perdrix et cailles, et quand il n'a point de gibier à se mettre sous la dent, il sait fort bien trouver sa pitance dans les poulaillers.

Les renards chassent en général la nuit et en vrais veneurs ; ils se réunissent un couple : le mâle est limier, veneur et chien ; il détourne, approche et mène à la voix son « animal de chasse » que sa femelle, tapie le long d'une coulée ou à un carrefour, happe au passage. Pendant l'hiver, il chasse aussi bien le jour que la nuit, et lorsqu'on a trouvé ses traces sur la neige et qu'elles sont fraîches, le mieux est de mettre des chiens sur la voie ; presque tous les chiens courants chassent avec entrain cette « bête puante ». Comme son ouïe est des plus fines, son odorat puissant et sa vue exceptionnelle, il faut une grande habitude et une prudence extrême pour arriver à le tirer au fusil. Il arrive même parfois que le renard, surtout lorsqu'il n'est pas chassé par des chiens vites, vient s'installer derrière le chasseur à l'affût,



A l'affût du renard.

Dans les rochers couverts de neige, le garde-chasse, qui a suivi les traces du fauve, s'est mis à l'affût, et il foudroie le renard sitôt que celui-ci apparaît.



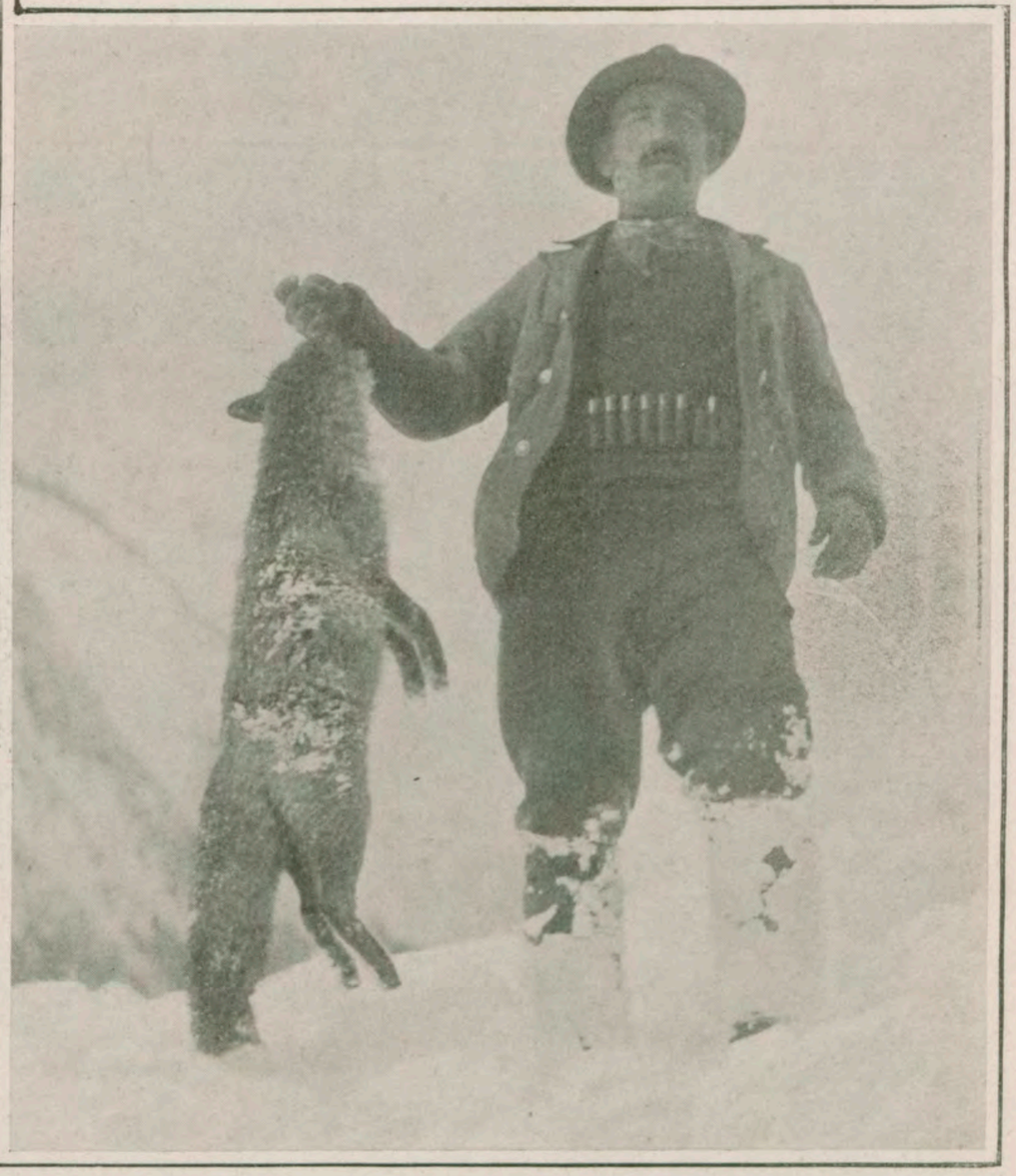
La mort du fauve.

Blessé à mort, le renard a fait un bond terrible, et vient rendre son âme de braconnier dans une crevasse neigeuse.

semblant le narguer ; à peine a-t-on pris le temps de se retourner et d'épauler que la bête est déjà loin. Les habiles tirent le renard avec une carabine à 100 ou 150 mètres, car, à moins d'avoir des chiens sachant bien chasser ce fauve, il est rare qu'il passe à bonne portée.

Pour le loup — devenu très rare en France — les louvetiers gardent jalousement ceux qui vivent dans leur région, pour se donner le plaisir de les chasser à courre, car le courre du loup est des plus passionnants ; jamais, sauf dans les mois d'août et de septembre, lorsque les louvarts n'ont pas encore quitté leur mère, on ne saurait forcer cet animal qui peut, dans une journée de chasse, faire 150 kilomètres sans fatigue et menant toujours un train d'enfer. Ce n'est que lorsque les loups ont commis trop de méfaits, et en temps de neige, qu'on les chasse en battue avec des petits roquets ou des mâtins qui les forcent à prendre un parti.

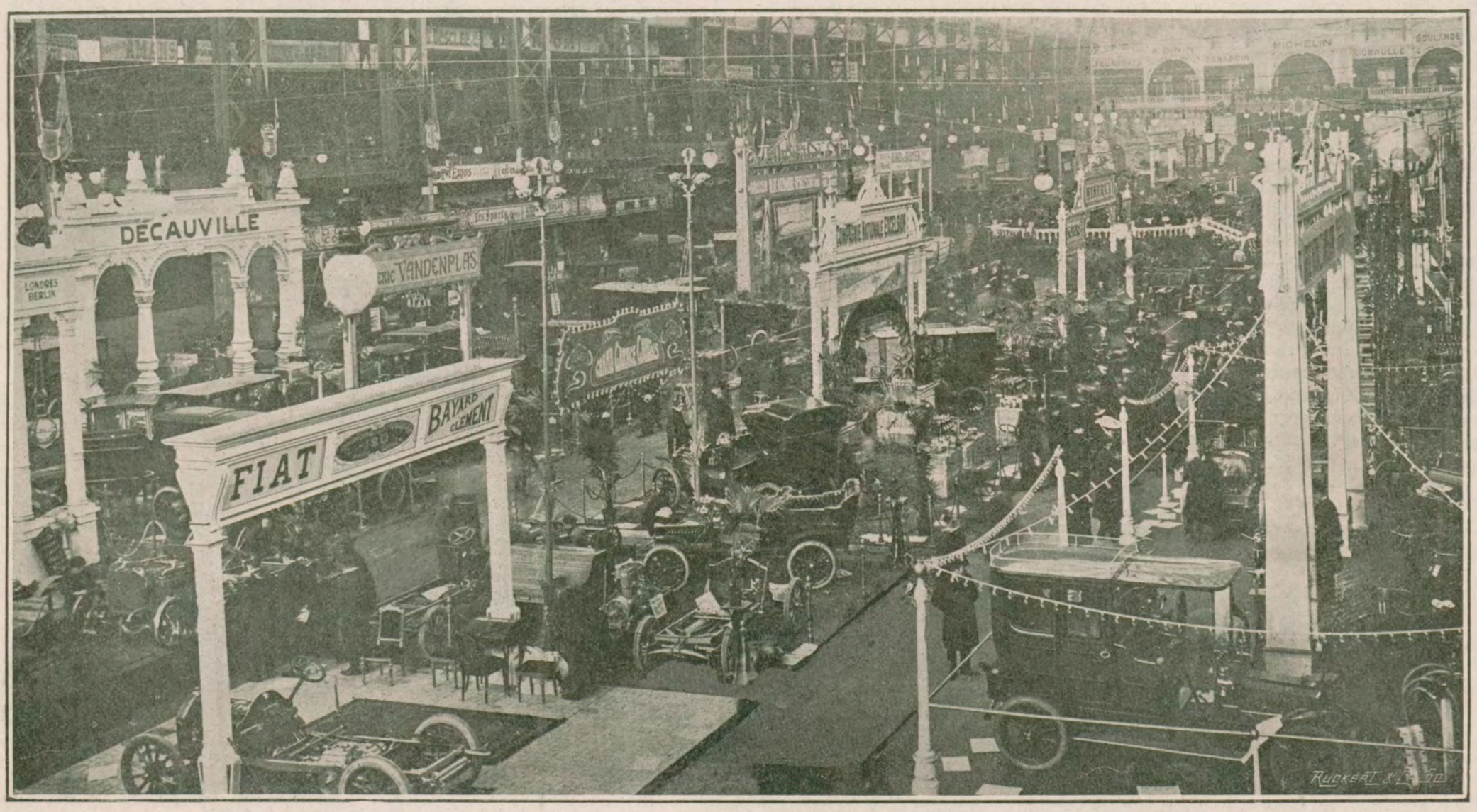
PAUL MÉGNIN.



Le trophée.

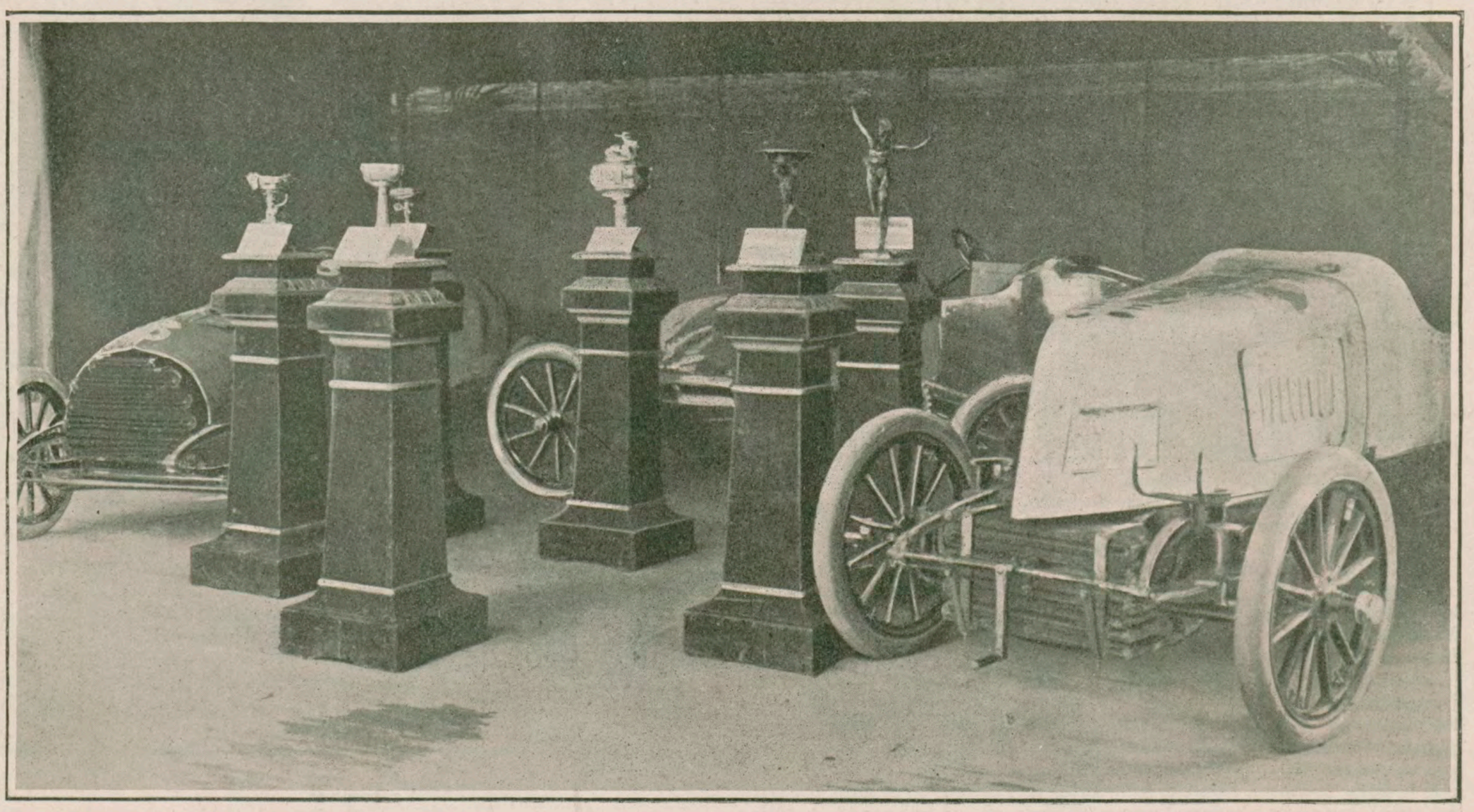
Le garde est fier de sa proie. C'est un superbe « charbonnier » qui avait causé maints dégâts dans les chasses environnantes.

LE IVe SALON BELGE



Une vue de la grande nef du Salon de l'Automobile de Belgique, au Palais du Cinquantenaire.

L'Automobile Club de Belgique organise au Palais du Cinquantenaire, à Bruxelles, un Salon de l'Automobile qui n'est pas loin d'être aussi imposant et éblouissant que celui de Paris. Les nombreux Stands qui y sont installés sont la preuve des progrès de l'industrie belge et de l'importance du marché de Bruxelles.



Le Salon des Coupes.

Les organisateurs du quatrième Salon Belge ont eu l'heureuse idée de réunir dans un même salonnet quelques-unes des grandes coupes gagnées dans les courses d'automobiles. Au second plan, les voitures victorieuses : la Mors de Gabriel ; la Bayard-Clément d'Albert Clément, et la Pipe d'Hautvast.

LE DUEL DE THOMEGUEX-DE PIERREBOURG

MM. de Thomeguex et de Pierrebourg ont eu le double courage de se rencontrer lundi matin sur le terrain glacé de la Grande Roue, entre deux tempêtes de neige, et devant une assistance aussi nombreuse que choisie. Ce n'est qu'au bout de onze reprises que M. de Pierrebourg, légèrement touché au bras, dut s'arrêter, et les témoins mirent fin à la rencontre, qui fut dirigée avec autorité par notre confrère Rouzier-Dorcières.

ATHLÈTES SANS LE SAVOIR

Ils sont nombreux, les athlètes sans le savoir, tous ceux qui naturellement par métier, accomplissent journellement un travail de force considérable. Nos lecteurs s'amuseront à regarder ici quelques-unes de ces silhouettes de sportsmen oubliés ou incompris.

L'honnête charbonnier.

Gagne 2 centimes et demi par sac de 50 kilos et par étage. Calculez la course à faire pour gagner cent sous par jour.

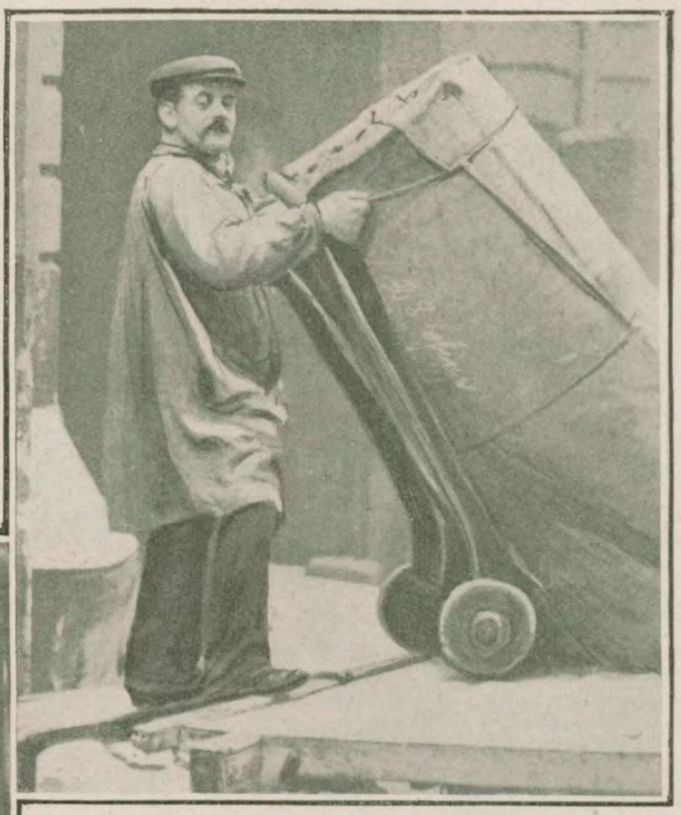
Parmi ces sportsmen sans le savoir, pour la plupart humbles manœuvres, dont la vie moderne inclémente, utilise uniquement les facultés physiques sans autre souci de leur pouvoir intellectuel, il en est un que je voudrais signaler, bien que sa silhouette ne figure point dans les photographies ci-jointes.

Silhouette imprécise, d'ailleurs, type général plutôt qu'individu, ce sportsman s'appelle « le Parisien ».

Quel est l'homme de jugement rapide qui a déclaré le premier que le Parisien ne faisait pas d'exercice ? Oh ! trois fois imprudent ! Le Parisien a une notion des distances tout autre, et bien plus « sportlike » qu'homme du monde. Mais les rues de Paris ne sont point jalonnées de bornes kilométriques. Pourtant, lorsqu'on réfléchit, on reconnaît que lorsque l'homme de Paris déclare tranquillement: « J'en ai pour vingt petites minutes, à aller de chez moi à mon bureau », il accomplit, pendant ces vingt petites minutes, un trajet approchant de deux kilomètres, car son pas est rapide ; que si, comme il est normal, il accomplit ce trajet quatre fois par jour : une fois le matin, deux fois aller et retour pour le déjeuner, une fois le soir pour regagner le logis familial, il a donc fait au bout de sa journée huit kilomètres.

Aux abattoirs.

Le garçon boucher engage d'un bout à l'autre de la journée une lutte terrible contre du bétail vivant ou mort. C'est un athlète puissant, qui n'a pas l'air de s'en douter.



Le nettoyeur de tapis.

Travaille des épaules, des bras, des pieds. Excelle à manier la crosse et ferait un parfait joueur de golf.

Le fort de la halle.

Accomplit chaque jour, au petit matin, un cross peu ordinaire, au milieu des paniers, des charrettes, sur des feuilles de carottes. Un spécialiste du fond.

Eh bien, huit kilomètres convenablement accomplis par deux kilomètres avec obstacles : piétons encombrants, pelures d'oranges, chaussées encombrées de fiacres, etc., cela fait chaque jour quatre petits raids assez peu ordinaires, et je voudrais bien savoir si le Monsieur qui a déclaré un jour, entre l'amer et le pernod, que le Parisien « manquait d'exercice », n'habitait pas lui-même Castelbon-les-Oiseaux, où, pour tout potage il accomplissait journellement ses quatre kilomètres de chemin, à diviser en huit marches, d'un demi-kilomètre.

Ceci, en général, pour le Parisien que je déclare sportsman sans pouvoir défendre plus longuement cette opinion. Si nous passons aux professions, le mot sportsman est insuffisant; il faut dire athlète, car certaines exigent un travail de force énorme. Allons vite.

Les coltineurs, qui transbordent des sacs de 100 kilos, des bateaux, du canal, aux entrepôts généraux, sont payés de 5 à 6 centimes par sac, si je me souviens bien. Cent sacs pour une journée de cent sous, cent cinquante pour une journée de sept francs cinquante. En tout 10.000 ou 15.000 kilos transportés chaque jour sous forme d'une charge totale un peu plus haute que la colonne Vendôme. Le charbonnier, lui, qui

monte, est payé 2 centimes et demi par sac de 50 kilos et par étage. C'est fort. Plus fort encore : le déménageur est payé tant par jour pour descendre et monter d'un « cintième » à un autre « cintième » les divers colis bourgeois dont on a l'habitude néfaste d'encombrer les appartements.

Le porteur d'eau.

Un athlète et, en plus, un bienfaiteur des sports. Il se fortifie les épaules en montant des cinquante kilos, des charges d'eau chaude où se reposera le sportsman claqué.

Tonneau ! Tonneau !

Oh ! l'homme musclé, connaissez-vous l'art de descendre un tonneau dans une cave? Rien n'est meilleur pour s'entraîner à la lutte à la corde. Eh bien, le rouleur de tonneaux ne s'en doute pas.

Et le porteur d'eau qui dans sa journée a fait, aux mêmes étages, une vingtaine de voyages !

Aviez-vous pensé que ces hommes sans prétention dépensaient plus de force qu'un coureur cycliste à l'entraînement ?

ANDRÉ FOUCAULT.

Le facteur de bagages.

Salaire proportionné, chaque jour, au nombre de colis portés. Quand le total approche, en hauteur, de la colonne Vendôme, cet hercule modeste a fait une bonne journée.

LE PRIX LEMONNIER

Le classique petit pâtissier.

Le classique petit pâtissier interviewe un coureur du Lemonnier, sans crainte de faire attendre le client.

En attendant le départ.

9 heures du matin, à Versailles. Il gèle. En attendant le départ, quelques concurrents battent la semelle pour se réchauffer.

Pour la quatrième année, le Racing Club de France a fait disputer, dimanche dernier, sur le parcours de Versailles à la Croix-Catelan, au bois de Boulogne, le Prix Lemonnier, une course à pied sur route de 13 kilomètres, avec un succès non moins grand que les années précédentes, malgré l'abstention regrettable de la Société Athlétique de Montrouge, qui se réserve pour son match de dimanche avec les Highgate Harriers, dont le trophée est le Challenge de la Vie au Grand Air.

LE Prix Lemonnier rappelle aux vieux athlètes le souvenir d'un garçon des plus aimables et des plus sympathiques, André Lemonnier, qui fut durant plusieurs années un très actif membre du comité du R. C. F. et qui fut enlevé prématurément à l'affection de tous.

Sur la route.

Les organisateurs : M. Lemonnier, frère du donateur du challenge, attend le passage des concurrents.

Le départ.

200 concurrents se sont mis en ligne à Versailles pour disputer le challenge Lemonnier, organisé par le Racing Club de France sur le parcours Versailles-Paris.

La première année, en 1902, le R. C. F. fut victorieux dans le classement par équipes, battant de 40 points l'Union Athlétique du Ier Arrondissement. Ragueneau, notre champion national, le crack de la S. A. M. s'était classé premier devant Deloge, Théato et de Fleurac. L'année suivante, en 1903, la Société Athlétique de Montrouge enlève de 15 points la victoire au R. C. F., mais de Fleurac prend une revanche sur Ragueneau en lui prenant la première place. En 1904, le Racing reprend le Challenge, mais Ragueneau battait de Fleurac en 44 m. 1 s. 1/5.

Enfin, le quatrième Lemonnier a donné lieu — événement rare — à un dead-heat pour la première place entre le Racing Club de France et l'Union Athlétique Clodoaldienne. Versel, du R. C. F, s'est classé premier, couvrant la distance en 43 m. 46 s. 2/10, le meilleur temps fait depuis la fondation.

Le Lemonnier de 1904 a vu deux nouveautés : la création d'une seconde série dotée également d'un challenge, et l'union inattendue de deux clubs pour le courir sous les couleurs d'un seul d'entre eux.

La lutte pour le challenge a été magnifique. Pendant toute la durée de l'épreuve racingmen et clodoaldiens se sont talonnés luttant avec la dernière énergie pour se ravir une place, lutte qui s'est terminée par un dead heat, fait assez rare dans une épreuve de ce genre.

La seconde série a été pour l'Union Sportive du 12e Arrondissement, battant de loin 16 autres clubs. Fabre, onzième du classement général, était premier de cette série.

Le Stade Français a pour une fois abandonné ses coureurs et ses couleurs au profit de l'Union Athlétique Clodoaldienne, laquelle ferait de même lors du prochain National. C'est absolument le droit des Stadistes d'agir ainsi, mais j'en connais qui ne sont rien moins que satisfaits de cet effacement volontaire.

PAUL CHAMP.

La lutte sur la route.

Les trois premiers de l'équipe du Racing Club de France avant Ville-d'Avray. Versel (N° 1), vainqueur de l'épreuve, est en tête du peloton.

Versel, du Racing Club de France, vainqueur du Prix Lemonnier (13 kilomètres en 43 m. 46 s. 2/10.

L'arrivée de Versel, vainqueur du challenge Lemonnier, sur la piste du Racing Club de France.

Cousin, de l'Union Athlétique Clodoaldienne, arrivé second du Prix Lemonnier, à 10 mètres de Versel.

LE MATCH LYON OLYMPIQUE ⚜ STADE GRENOBLOIS

LE MATCH DE RUGBY LYON OLYMPIQUE — STADE GRENOBLOIS

Tandis que les grandes équipes de rugby parisiennes s'efforcent de provoquer le plus grand nombre possible de rencontres internationales, les équipes des départements les plus notoires et les mieux entraînées, auxquelles de longs déplacements interdisent de se mesurer avec les hommes d'Angleterre, organisent entre elles de très intéressantes parties dont le succès est considérable. Cette très belle photographie de mêlée a été prise à la dernière rencontre du Lyon Olympique contre le Stade Grenoblois. Les avants grenoblois (maillots noirs) talonnent le ballon à leur demi. Les deux équipes ont fait match nul.

LE CHALLENGE AYCAGUER, A LYON

L'Union Sportive Dijonnaise, gagnante du Challenge Aycaguer.

Le Racing Club Bourguignon, deuxième du Challenge Aycaguer.

L. Bouchard, vainqueur du Challenge Aycaguer.

Le Challenge Aycaguer, organisé par le Lyon Olympique, s'est disputé par un temps splendide et a obtenu un vif succès. Cinq cents spectateurs étaient présents. A regretter le forfait du Sporting Club de Marseille, tenant du Challenge, qui n'a pu, au dernier moment, effectuer le déplacement. Ce forfait n'a pu, du reste, changer les résultats, l'Union Sportive Dijonnaise ayant fait preuve d'une grosse supériorité et gagné facilement le Challenge avec 37 points d'avance. Dans le classement individuel, Bouchard a remporté la première place, suivi à une poitrine par Thomas, de Dijon. A noter la belle course de Barioz, du L. O., qui n'a terminé qu'à cinquante mètres des premiers, et la défaite du L. O. Voici les résultats :

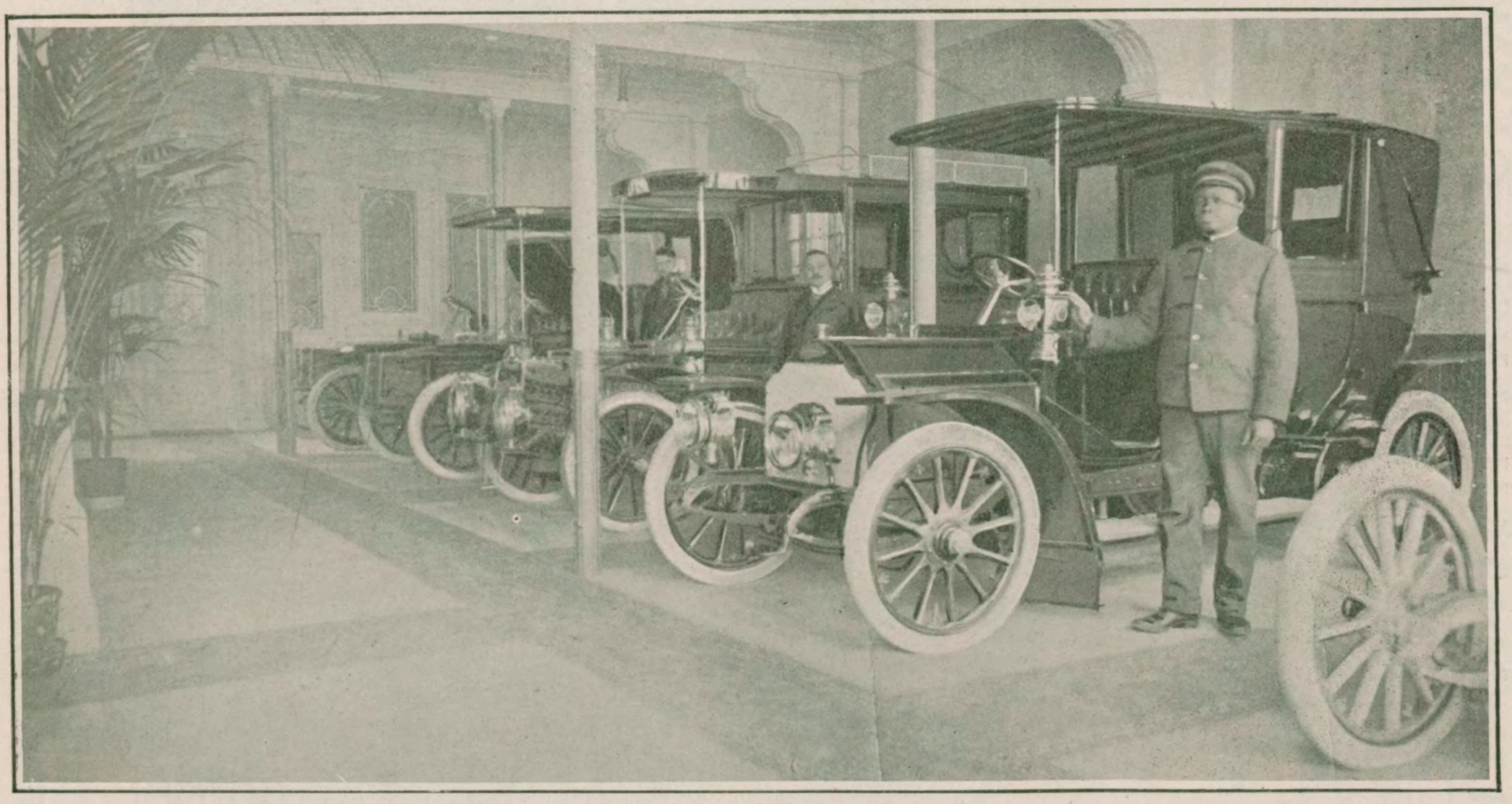
Classement individuel : 1. Bouchard (U. S. D.), 2. Thomas (U. S. D.), 3. Barioz (L. O.), 4. Brunaux (R. C. B.), 5. Mercey (R. C. B.), 6. Pollet (Montchat), 7. Denis (L. O.), 8. P. Bouchard, 9. Boin, 10. Belin (U. S. D.).

Classement par équipes : 1. Union Sportive Dijonnaise, 40 points ; 2. Racing Club Bourguignon, 77 points ; 3. Lyon Olympique, 78 points ; 4. Anciens élèves de Montchat, 166 points ; 5. Cercle Sportif Grenoblois, 171 points ; 6. Phocée Club Marseille, 182 points.

Pendant le cross, deux matches de football — l'un de rugby et l'autre d'association — ont été joués. En rugby, le Lyon Olympique (1) et le Stade Grenoblois (1) ont fait match nul, chaque équipe ayant marqué un but. Partie bien disputée mais peu scientifique. Grenoble, venu avec dix hommes, était complété par des équipiers de l'Olympique. Le Football Club de Lyon (1) a battu l'Union Athlétique Voironnaise (1) complétée par cinq équipiers seconds du Football Club, par 36 points à rien, malgré une belle défense de Voiron.

P. C.

LE NOUVEAU MAGASIN DE DIETRICH



L'intérieur du nouveau magasin De Dietrich, avenue des Champs-Elysées.

La grande marque d'automobiles de Dietrich a inauguré, la semaine dernière, le nouveau magasin de vente qu'elle a installé avenue des Champs-Elysées. Les invités du baron de Turkheim vinrent nombreux, et tout le monde admira l'élégance riche du nouveau magasin dont la direction a été confiée à M. Frederic-Windelincx.

Le Tournoi du Lawn-Tennis Club de Nice

Le tournoi annuel du L.-T. C. de Nice s'est donné pendant les fêtes du Jour de l'An, sur les courts de la place Mozart, et a remporté son double succès sportif et mondain, succès qui va grandissant tous les ans.

Morganstern attendant le service.

Caudery reprenant une balel basse.

Gordon se préparant à reprendre un service dur.

Un beau service.

Caudéry et son service coupé.

Il n'est pas de bonnes villégiatures estivales ou de stations hivernales qui n'aient de tennis club. Nice, la reine de la Côte d'Azur, a été une des premières à voir se créer un tennis. La Municipalité niçoise — elle a un parfait et éclairé souci d'être agréable à ses hôtes — a mis à la disposition des fondateurs un emplacement place Mozart. Depuis, le T. C. de Nice s'est agrandi, son club-house est un modèle d'élégance et de confortable.

Les membres ont à leur disposition des vestiaires et des salles de douche. Un bar sert, à l'heure du thé, les mille sandwiches et gâteaux que grignotent les élégantes venues un peu pour assister aux exploits des grandes raquettes et aussi pour flirter et papoter en un endroit exquis.

On trouve réunis sur les courts de la place Mozart d'excellents joueurs et de non moins charmantes joueuses. Et quand viennent les tournois c'est la foule, c'est le succès; les demandes d'invitations pleuvent, le secrétaire général ne sait à qui répondre. Cette animation, ce succès, nous les avons vus lors du tournoi annuel du Jour de l'An. Et encore que réservées aux membres du Club, les épreuves du programme ont été toujours intéressantes, souvent palpitantes.

Mlle Vidal-Soler a gagné le simple pour Dames, battant Mme J. Nicot de Villemain, par 6-5. 5-6, 6-2.

Dans le simple pour Messieurs, la finale est revenue à M Caudery, par suite du forfait de M. Chalier. M. Caudery avait battu dans la demi-finale, M. Ledoux par 6-1 et 6-4, et M. Chalier avait triomphé de M. Bostwick par 6-3, 6-1.

Le double mixte a été l'occasion d'une nouvelle victoire pour Mlle Vidal-Soler, qui, en compagnie de Caudery, a battu miss Salisbury et le comte de Foras par 6-5 et 6-1.

Enfin le double pour Messieurs a été gagné par MM. G. Horn et Vidal-Soler, battant MM. Hay Gordon et Morganstern par 6-5 et 6-5, après une très jolie lutte.

PAUL CHAMP.

LE GRAND PRIX DE NICE

Les sportsmen qui ont quitté Nice sitôt après le Grand Prix n'ont point trouvé de différence entre le temps de Nice et celui de Paris. Il neigea dimanche soir sur la Côte d'Azur comme il neigea lundi matin à Paris. Néanmoins les courses ont pu avoir lieu sur l'hippodrome du Var, mais sous un ciel gris et un vent glacial.

POUR la seconde fois, le très sympathique propriétaire qu'est M. Liénart enlève cette belle épreuve de début de l'année sportive : le Grand Steeple de Nice créé en 1902. Jusqu'à présent, les vieux chevaux, les vieux routiers du steeple chasing avaient triomphé dans cette épreuve.

Ce fut d'abord Gratin, à Mme Ricotti, qui devait remporter le Grand Steeple, puis Clerval, au comte de Clermont-Tonnerre, dont le succès était prévu, puis la vaillante Killarney, à M. Liénart, dont la victoire n'avait fait aucun doute.

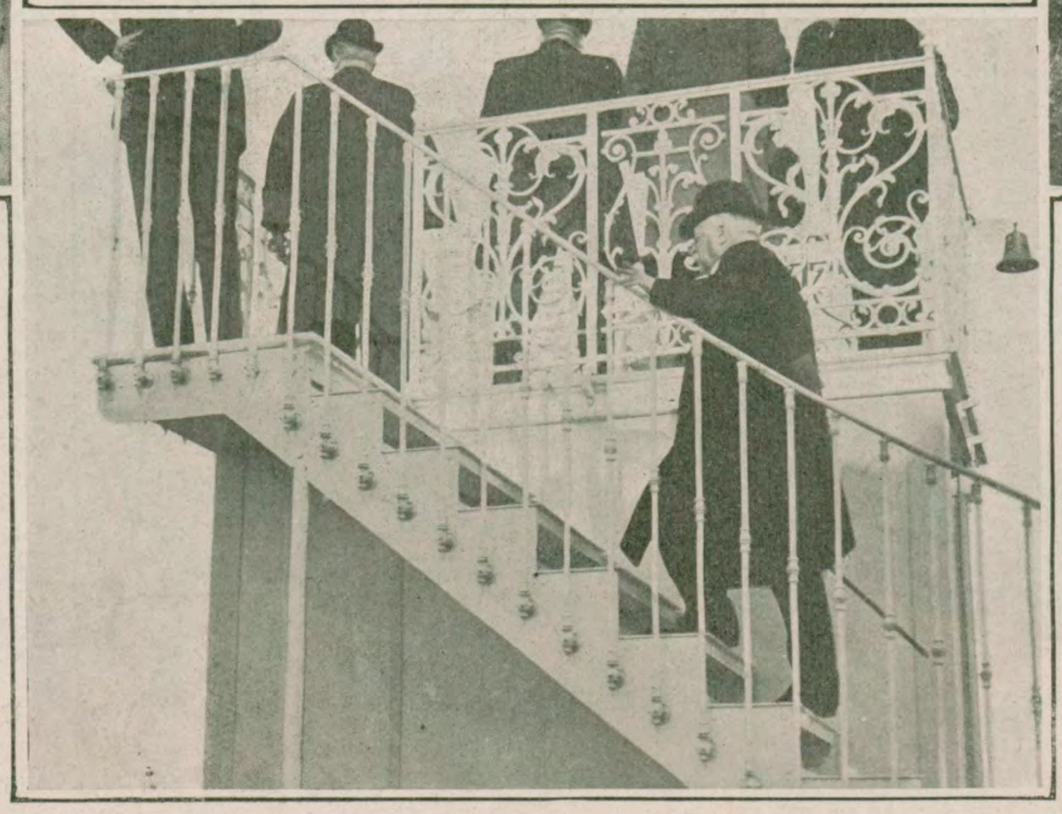
Voici qu'un jeune, ou relativement jeune, Le Matin fils de Châtillon et Journée, etait favori parce que Violon II, sous le même poids, venait de se faire battre sur le même hippodrome par le même Le Matin portant 68 kilos, alors que dimanche il ne portait que 65 1/2.

Charles Carter n'avait pas été très heureux à l'arrière-saison d'Auteuil ; il s'y attendait, car il préparait sa cavalerie pour le meeting niçois, et il a amené sur la Côte d'Azur tous ses pensionnaires dans un état merveilleux, et grâce à sa patience, grâce à son talent, il a su prendre dans le Grand Steeple les deux premières places : la première avec Le Matin, qui portait les premières couleurs de l'écurie, la seconde avec Tuticau, un gris de Dauphin, qui portait les secondes couleurs. Une bonne part de cette double victoire revient aussi — ne les oublions pas — aux deux jockeys Chapman, l'élève et le fidèle jockey de Charles Carter, et Henri Holt, que nous verrons souvent cette année sous la casaque rouge.

Lorsqu'une importante allocation comme celle du Grand Steeple de Nice. 100.000 francs, revient au favori d'une écurie sympathique, tout le monde est satisfait.

La rentrée du vainqueur du Grand Steeple (100.000 fr. — 5.000 m.)
Le Matin, 5 *a.*, 65 *k.* 1/2, *par Châtillon et Journée. Propriétaire, M. Ch. Liénart ; entraîneur, Ch. Carter ; jockey, Chapman.*

Le Matin à l'entraînement.
L'entraîneur Charles Carter donne à M. Liénart les meilleurs renseignements sur les chevaux de l'écurie. Comme on le voit, il faisait plutôt frais, le matin, à l'entraînement, sur l'hippodrome du Var.



Avant le Grand Prix de 100 000 francs.
M. Camille Blanc, président de la Société des Courses de Nice, rejoint les juges pour assister, du haut de la tribune, aux péripéties de l'épreuve.

Après la victoire.
M. Ch. Liénart a reçu les félicitations de tous les sportsmen présents. Deux élégantes habituées des courses fleurissent l'heureux propriétaire, habitué, il est vrai, au succès aussi bien à Nice qu'à Auteuil.

Violon II a fait tous ses efforts, il a couru honnêtement, en bon cheval, mais il a succombé sous le poids, à l'entrée de la ligne droite. Vaillant III et Hipparque, que leurs entraîneurs avaient spécialement préparés pour cette épreuve, ont dû se contenter des troisième et quatrième places ; du reste, ils auront gagné leur voyage, car si le premier touche 88.500 francs, le second reçoit 15.000 fr., le troisième 7.500 fr. et le quatrième 2.500 francs.

FRANC PICARD.

NOS CONCOURS SPORTIFS

CONCOURS N° 26 RÉSULTATS

LE PRIX LEMONNIER

Il s'est produit dans le Prix Lemonnier qui formait le sujet de notre concours n° 26 un fait assez rare dans les courses par équipes. Le Racing Club de France et l'Union Athlétique Clodoaldienne ont fait dead-heat, ayant eu le même nombre de points. Il paraît que, dans un cas pareil, les règlements de l'U.S F.S.A. étant muets, il n est pas fait de classement.

Cette solution ne pouvant nous convenir, nous avons adopté celle que tous les autres règlements sportifs prévoient : la victoire accordée à l'équipe qui a fourni le vainqueur. De cette façon, la première place revient au **Racing Club de France** dont le dernier coureur comptant pour le classement par équipes a mis 17'. Les résultats de notre concours ont donc été réglés sur ceux là.

Il ne s'est d'ailleurs pas trouvé moins de douze cartes postales donnant la réponse exacte aux deux questions et un tirage au sort a été nécessaire pour décider de l'attribution des prix. L'heureux gagnant ainsi désigné est **M. F. Péré, 25, rue Tran, à Pau**, qui recevra le premier prix, soit cinquante francs en espèces.

Le second prix, vingt-cinq francs, est revenu à **M. Paul Baudouin, 72, rue Mouton-Duvernet, Paris.**

En outre, les pronostiqueurs dont les noms suivent sont qualifiés pour le Concours d'Honneur, comme s'étant le plus approchés des lauréats.

Puchens (Bordeaux). — Alix (Tonreins). — Giraudeau (Paris). — Poucet (Villefranche). — Rampozzi (Paris). — Quéré (Paris). — Vinchenard (Paris). — Fournier (Paris). — Ludovic (Belfort). — Lestonas (Bordeaux). — M. Puchens (Bordeaux). — Gautereau (La Garenne-Colombes). — Léger (Châteaudun). — Maechler (Paris). — Sabatier (Rochefort-su-Mer). — Chaudon (Saint-Cloud). — Lalaude (Paris). — Damville (Meru). — D'Ariste (Paris). — Joly (Châlons-sur-Marne). — Paul Clement (Toul). — Turmeau (Tours). — Turquet (Le Pecq). — Gervais (Courville). — Sanquier (Paris). — G. Aloui (Paris). — Gillet (Boulogne-sur-Seine). — Dubois (Courteille). — Ferrichon (Lyon). — Ruty (Chaumont). — Levallois (Paris). — Bigot (Châteaudun). — Steffe (Bois-Colombes). — Lair (Orléans). — Chavez (Paris). — André (Meaux). — Colin (Nozay). — Martin (Nîmes). — Salles (Nîmes). — Puéchin (Tours). — Bonetto (Menton). — Pelquier (Nîmes). — Combet (Nîmes). — Masséna (Nice). — Gilbert (Billancourt). — Caillard (Nouan-le-Fuzelier). — Palmaro (Monaco). — Faure (Paris). — Filiâtre (Paris). — Mauermann (Menton).

CONCOURS N° 27 CLOTURE

L'ACADÉMIE DES SPORTSMEN

Il est encore temps de prendre part à notre concours n° 27, qui a pour sujet l'« Académie des Sportsmen », projet dû à notre confrère quotidien l'*Auto*, et qui consiste à fonder une sorte de « Compagnie » dans le genre de la grande Académie, mais uniquement consacrée aux choses sportives.

L'idée en elle-même a été jugée excellente par tous, mais son côté délicat consiste dans la formation de la docte assemblée Aussi avons-nous songé à convier nos lecteurs à donner leur avis par une sorte de plébiscite organisé sous forme de concours. Il s'agirait donc, pour les pronostiqueurs, de désigner les quarante sportsmen qu'ils estiment les plus qualifiés pour former semblable réunion.

Le vainqueur du concours sera naturellement celui dont la liste se rapprochera le plus de la liste idéale, dressée d'après la majorité des réponses. Un prix unique, soit **cent francs en espèces**, sera affecté à ce concours.

Suivant la tradition, toutes les réponses doivent nous parvenir par cartes postales exclusivement. Le concours sera clos **vendredi prochain 20 Janvier**, c'est-à-dire que, pour être qualifiées, les cartes postales devront porter le timbre de la poste de ce jour-là au plus tard.

Nous tenons à bien spécifier : 1° que les quarante élus ne doivent pas être divisés en sports différents, la liste devant comporter tout simplement quarante noms de personnalités connues, sans distinction des sports qu'elles pratiquent ou encouragent; mais il est urgent, pour que les quarante élus puissent vraiment former l'Academie des Sportsmen, que les pronostiqueurs choisissent leurs élus dans tous les sports; 2° qu'aucune liste préparatoire de candidats n'a été dressée par nous, ceci afin de laisser la plus entière liberté aux pronostiqueurs de notre concours, dont le but est, en somme, de fournir une liste sérieuse, désignée par de nombreux suffrages sportifs à l'attention de notre confrère l'*Auto*; 3° que ce ne sont pas des noms d'athletes ni de grands champions que nous désirons, mais des noms de propagateurs de l'idée sportive, de personnalités du monde de tous les sports: automobile, cyclisme, athlétisme, hippisme; des noms de littérateurs ou de journalistes ayant aidé depuis de longues années au triomphe de l'idée sportive ou ayant réussi, par leur talent et leur activité, à diriger l'opinion publique dans la bonne voie.

CONCOURS N° 28 NOUVEAU

POUR LES « VIEUX »

Le concours suivant s'adressera seulement à une sélection de lecteurs, mais les autres nous pardonneront cette exception à nos habitudes, nous en sommes certains, en raison de l'intérêt du sujet.

Il s'agit d'un article que nous projetons de faire sur les vieilles courses cyclistes. Pour cela, nous nous adressons à tous ceux de nos lecteurs susceptibles de posséder des documents photographiques intéressants datant de dix ans au moins et concernant le sport cycliste. Départs, arrivées ou incidents de courses sur piste et sur route seront les bienvenus à condition qu'ils aient trait à des événements d'une notoriété suffisante pour mériter l'honneur de figurer dans un article rétrospectif.

Les concurrents sont donc priés de nous envoyer au plus tôt en communication le ou les documents qu'ils possèdent. Le concours sera clos le vendredi 27 janvier, c'est-à-dire que pour y prendre part les photographies doivent nous parvenir ce jour-là au plus tard.

L'envoyeur du document le meilleur et le plus intéressant recevra comme premier prix **cinquante francs en espèces**, et le second **vingt-cinq francs**.

En outre, ceux de toutes les photos non primées, mais insérées dans l'article, recevront cinq francs par cliché.

Il va sans dire que toutes les photographies envoyées seront retournées par nos soins à leurs propriétaires, qu'elles aient été publiées ou non.

Recommandation importante: bien faire figurer au verso de chaque épreuve, outre le nom et l'adresse de l'envoyeur, le titre et la date de l'événement représenté.

POUR NOS ABONNÉS

Rappelons que tout gagnant d'un de nos concours, s'il est abonné à la *Vie au Grand Air*, aura droit, en plus de son prix, à une collection d'une année de *Femina* ou de *Musica*, à son choix.

Nos pronostiqueurs abonnés sont donc invités à indiquer, sur les cartes postales qu'ils nous envoient, le numéro de leur bande d'abonnement, ainsi que la publication qu'ils préfèrent recevoir (*Femina* ou *Musica*), au cas où ils seraient déclarés vainqueurs.

Le 15 Février dans

Je sais tout

"MES MÉMOIRES", par SARAH BERNHARDT

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Appareil pour vérifier le parallélisme des roues.

A plusieurs reprises nous avons dit ici, ainsi que dans nos notices sur l'emploi des pneumatiques, que le non-parallélisme des roues avant d'une voiture automobile amenait, à bref délai, la perte irrémédiable des enveloppes.

En effet, lorsqu'une des roues avant n'est plus parallèle à la direction générale de la voiture, elle travaille en cône au lieu de travailler en cylindre, la roue frotte au lieu de rouler, et cette friction a pour résultat de ralentir la voiture d'abord, d'user le pneu ensuite.

Il est donc de toute nécessité, lorsque l'on s'aperçoit d'une usure anormale d'un pneu avant, de vérifier si le parallélisme des roues n'a pas disparu.

Mais tous les moyens proposés jusqu'à ce jour pour cette vérification étaient plus ou moins empiriques et ne donnaient aucun résultat précis.

Il s'agissait donc de trouver un appareil faisant ressortir exactement le non-parallélisme lorsqu'il existe, et indiquant dans quelle proportion il convient d'y remédier.

L'appareil que nous décrivons ci-après répond, pensons-nous, à tous ces desiderata.

Cet appareil (fig. 1) se compose: 1° d'une poignée A munie de deux branches terminées en V, B et C; 2° d'une tige D, terminée à son extrémité inférieure par un triangle équilatéral E, dont

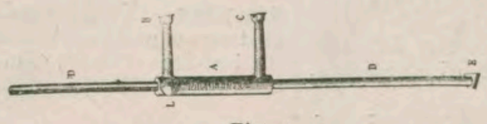


Fig. 1.

la base est tournée du côté des branches de la poignée. Cette tige porte sur une certaine longueur une rainure H, qui sert à la guider et à la fixer dans la poignée au moyen de la vis molletée L.

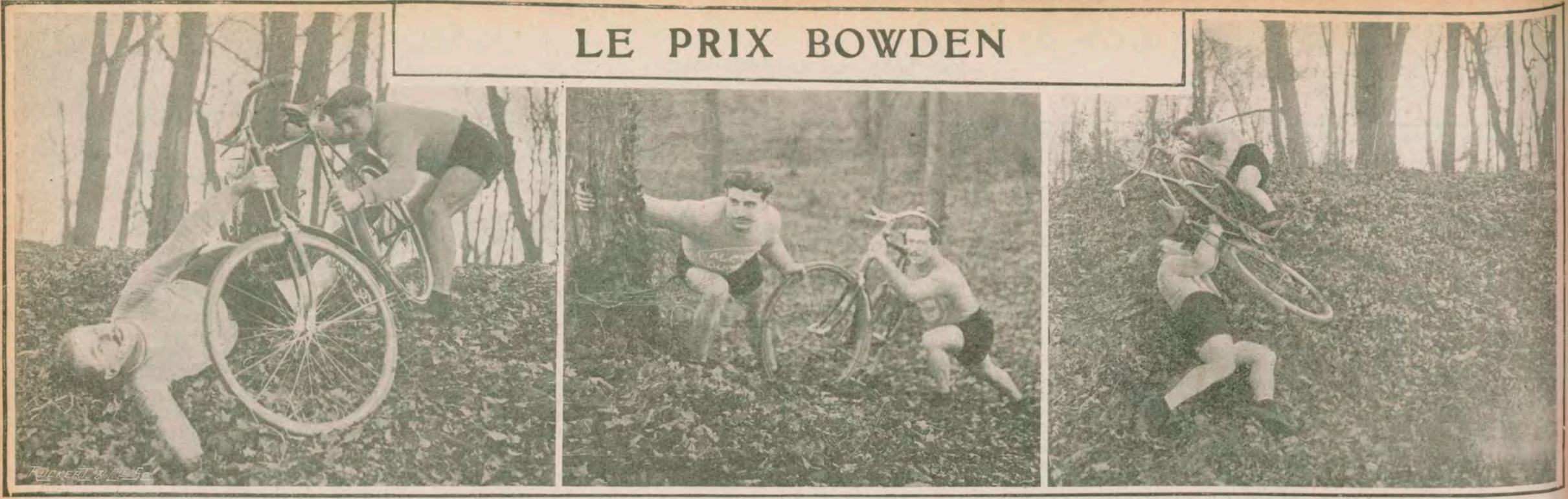
Cet appareil est destiné à vérifier le parallélisme des roues d'avant des automobiles. Nous disons des roues d'avant, parce que ce sont les seules qui peuvent présenter un défaut de parallélisme. Les roues d'arrière en sont généralement exemptes, mais rien n'empêche le chauffeur soucieux de sa sécurité de vérifier également avec notre appareil, et de la même façon, le parallélisme de ses roues d'arrière après avoir vérifié celui de ses roues d'avant.

Le défaut de parallélisme aux roues d'avant est très fréquent, et nous ne craignons pas d'être taxés d'exagération en affirmant que sur cent voitures qui tiennent la route, quatre-vingts présentent ce défaut plus ou moins prononcé. Les pneus sont d'ailleurs les meilleurs témoins de cette circonstance. Essuyez soigneusement avec un chiffon une partie de pneu, examinez l'usure produite. Dans des roues bien centrées et bien parallèles, l'usure est très lisse ou bien présente de légères stries en relief dans le sens transversal, c'est-à-dire parallèles à l'axe des roues. Naturellement, nous ne parlons pas des trous ou coupures des silex qui n'ont rien à voir avec le parallélisme. Mais si les stries, au lieu d'être transversales, sont longitudinales, c'est-à-dire perpendiculaires au plan passant par l'axe des roues, et si les deux roues d'avant présentent cette même usure, vous pouvez affirmer *a priori* que ces roues ne sont pas parallèles.

Quel est leur défaut? Ouvrent-elles? ferment-elles? et de combien doit-on allonger ou raccourcir la barre de direction? L'appareil à vérifier le parallélisme va vous dire tout cela. Choisissez, pour opérer, un sol de garage aussi uni et horizontal que possible.

(*A suivre.*) MICHELIN ET CIE.

LE PRIX BOWDEN



Une descente pénible. — L'escalade d'un raidillon. — Deux concurrents à l'ouvrage.

L'U. V. F. a fait disputer à Sèvres, dimanche dernier, le challenge Bowden, par une épreuve de cross cyclo-pédestre. Le vainqueur était Christophe. Le challenge revient à l'A. S. S.

NOS ÉCHOS

La *Joie des Enfants*

L'immense succès de notre nouveau journal la *Joie des Enfants* nous encourage à faire mieux encore; nos lecteurs se rendront compte rapidement que chaque numéro constitue un progrès; leurs gentils garçonnets et leurs ravissantes fillettes ont désormais le journal qui restait à créer pour la clientèle de choix de la *Vie au grand Air*.

Le journal de luxe de la jeunesse

Les mamans et les papas ne peuvent acheter que la « Joie des Enfants » pour leurs garçonnets et leurs fillettes, car c'est le seul journal de ce genre digne de l'éducation de leurs enfants et de leur goût.

Nous comptons sur nos lecteurs pour faire une active propagande en faveur de la *Joie des Enfants*; nous ne craignons pas la comparaison, nous la sollicitons au contraire.

La *Joie des Enfants* est en vente partout, tous les jeudis. — Le numéro : 15 centimes, abonnement : 8 francs.

Singuliers voyageurs

De singuliers voyageurs sont récemment arrivés de Cleveland (Amérique) pour se rendre tout droit à l'Hippodrome Bostock Leur attitude au cours de ce long voyage n'a pas été toujours des plus correctes. et les compagnies maritimes aussi bien que celles des chemins de fer ont dû prendre des précautions spéciales pour que l'ordre ne fût pas troublé. Ces étranges voyageurs étaient tout simplement des lions et autres fauves destinés à notre grande ménagerie.

Vous pensez qu'un tel raid ne s'est pas accompli sans émotions et sans péripéties variées. Enfin les susdits fauves ont pris possession de leur nouveau domicile et, malgré leur état sauvage, ils ont déjà fait leur apparition en public, et clignoté des yeux, sous l'étincellement des lumières, en face des spectateurs qu'ils ont contemplés avec cet air indifférent derrière lequel se dissimule un féroce appétit Plus que jamais Bostock va donc détenir le record du nombre des pensionnaires carnassiers, et son jardin zoologique devient un des plus complets du monde

Finance

La spéculation n'est guère ardente en ce moment. Elle ne se porte guère que sur les fonds d'Etat. Dans tous les autres groupes on travaille peu. Pourtant, celui des mines d'or devrait être favorisé par l'augmentation des rendements, laquelle a été de 26.000 onces en décembre sur novembre. Eh bien, la clientèle se montre récalcitrante et ne veut pas opérer de placements en titres de mines d'or. Et les acheteurs à terme, auxquels on ne prend pas de marchandise, se lassent et abandonnent la partie. D'où le tassement qui semble illogique.

Le portefeuille, l'épargne, semblent avoir, par contre, repris confiance dans les valeurs de traction, comme en témoigne la hausse, si notable, des omnibus et des tramways.

C. Levrai.

La Bourse des Sports

1° Petites annonces *non commerciales*, la ligne de 40 lettres.. ... ... 1 fr. »
2° Petites annonces *commerciales*, la ligne de 40 lettres.. ... ... 1 fr. 50
3° Petites annonces *illustrées*. Forfait comprenant la confection du cliché-simili et un emplacement total d'une hauteur de 4 centimètres. 20 fr. »

Automobiles

Rochet-Schneider 24 et 35 HP, modèle 1905, livraison février, mars, avril, etc.
Adressez-vous au chevalier G. de Knyff, directeur de la maison *Maurice Outhenin-Chalandre*, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine; la maison de confiance par excellence.
Catalogue et renseignements franco sur demande.

Renault frères 20, 14 et 10 HP, modèle 1905, livraison janvier, février, mars, etc.
Adressez-vous au chevalier G. de Knyff, directeur de la maison *Maurice Outhenin-Chalandre*, 4, rue de Chartres. à Neuilly-sur-Seine; la maison de confiance par excellence.
Catalogue et renseignements franco sur demande.

Panhard et Levassor 10, 15, 18, 24, 35 et 50 HP, 1905, livraison de suite ou à bref délai avec ou sans carrosserie.
Adressez-vous au chevalier G. de Knyff, directeur de la maison *Maurice Outhenin-Chalandre*, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine ; la maison de confiance par excellence.
Catalogue et renseignements franco sur demande (2111)

Occasion. Superbe limousine Panhard-Levassor, 12-15 chx. Phénix, carburateur Krebs, remise absolument à neuf. 9.500 francs. S'adresser à l'*Auto-Palace*, 77 *bis*, avenue de la Grande-Armée. Téléphone 524-27. (2112)

Occasion. Limousine Renault, 9 chx, 1903, entrées latérales, carrosserie Kellner de luxe, mécanisme et carrosserie entièrement remis à neuf. Prix 7.000 fr. S'adresser à l'*Auto-Palace*, 77 *bis*, av. de la Grande-Armée. Téléphone 524-27. (2113)

Voiture Panhard-Levassor, 24 chx, 1904, châssis 2 m. 40, avec carrosserie grande limousine, entrée latérale, ou sans carrosserie. S'adresser à l'*Auto-Palace*, 77 *bis*, av. de la Grande-Armée. Téléphone 524-27. (2114)

Richard-Brasier 20/24 ch. 4 cyl., allum. par magneto, voiture rapide, carrosserie tonneau démontable, 2 baquets, capote américaine, prix 9.000 fr.
Hérald type 1904, moteur 14 ch., 2 cyl., belle carross., tonn. luxe, 5 pl., 4.000 fr.
Decauville, type 1904, 16/20 ch., 4 cyl., dynamo munie dernier perfectionnement, châssis blindé à gr. tonn. luxe, 5 pl., dais et stores, prix 8.200 fr.
Boyer 1904, moteur de Dion 6 ch., 2 baquets luxe, 40 à l'heure, 2.400 francs.
Cottereau 16 ch. type 1904. Voiture état de neuf, 3 cylindres, tous les derniers perfectionnements, tonn. 4 pl., 6.400 fr.
Serpollet 1904, 20 ch. voiture neuve, carr. gr. luxe, 5 pl., ent. lat., dais et glaces, formant lim., vit. atteig. 100 à l'h., 8.000 fr.
Grand choix d'autres voitures de 4 à 40 chx, toutes carrosseries, 1.000 à 15.000 fr. Comptoir d'Automobiles, 59, av. de la Grande-Armée, Paris. (2115)

On désire acheter 4 voitures de 4 à 6 chev. de 800 à 2.000 francs.
7 voitures de 7 à 10 chev. de 1.500 à 6.000 francs.
5 voitures de 12 à 16 chev. de 3.000 à 7.000 francs.
8 voitures de 20 à 40 chev. de 6.000 à 12.000 francs.
En types de 1902 à 1904. Env. renseig. et photos. Au Compt. d'Automobiles, 59, av. Grande-Armée. (2116)

Cab, grand luxe, 9 HP de Dion, 4.000 fr. D. 11, rue du Midi, Neuilly-sur-Seine. (2117)

Double phaéton neuf 10 HP T. Huber, 3.500. Kahn, 11, rue Montrosier, Neuilly-sur-Seine. (2118)

Garage central, 4, rue Buffault (faub. Montmartre). Téléph. 307-52. Installation unique. Surveillance de tous les instants. Atelier de réparations, accessoires, pièces de rechange. On trouve au Garage Central des voitures neuves et d'occasion de toutes les grandes marques. (2119)

PANHARD-LEVASSOR, 16 HP, doub. phaét., occ.
PANHARD-LEVASSOR, 16 HP, tonneau, occ.
PANHARD-LEVASSOR, 7 HP, léger, limous., occas.
DIETRICH, 24 HP, limousine, Muhlbacher, occ.
MORS, 19 HP, tonneau, occasion.
RENAULT frères, 14 HP, 1903, limousine, occasion.
RENAULT frères, 10 HP, 1903, limousine, occ.
RENAULT frères, 10 HP, 1904, tonneau, neuve.
RENAULT frères, 9 HP, tonneau, occasion.
Vente, achat, échange.
Reprise en compte de toutes voitures de bonnes marques, sans exception, sur châssis ou voitures complètes, neuves ou d'occasion.
Ernest Loste, 37, rue Brunel, Paris. Tél. : 555-43. (2120)

A vendre une 16 HP, Dietrich, 4 cyl., parfait état, marche admirablement, 2 carros, un tonneau très conf. et un coffre de course. Ecrire : Jules Magnin, Moncey (Doubs). (2121)

Chiens

Chiens Saint-Bernard de race pure, jeunes et adultes. Elevage exclusif. Détails par correspondance. C. Monighetti, Bonneville (Haute-Savoie.) (2122)

Chagot, 10, rue Nouvelle-du-Théâtre. Bassets allemands, pure race, à vendre. (2123)

Cause départ étranger, lévrier sloughi-gazelle, chien splendide sous tous rapports, 20 mois, robe zébrée, tr. doux, taille 0m75, proven. dir. des plateaux de Tiaret (Algérie). Race très rare. Envoi photo sur demande. Prix à débattre. — M. G. du Liuerb, 30, rue de l'Est, Poitiers. (2124)

Collections

A céder *Vie au Grand Air* 1898. Amiot, 14, rue Nemours, Rennes. (2125)

Au plus offrant au-dessus de 50 francs. Collection complète *Vie au Grand Air*, 1898 à 1904. Herbet-Devellenne, Amiens. (2126)

Cours et Leçons

Ecole A. M. Leçons d'automobiles. Prix à forfait. Références gratuites sur les chauffeurs disponibles, 23, r. Louis-Blanc, Levallois (près la porte de Courcelles). (2127)

Divers

J'achète cher diamants, perles fines, bibelots anciens. Henry, expert, 12, rue Le Peletier, entresol. Téléph. 297-21. (2128)

Une très jolie situation d'agent régional absolument indépendant est offerte dans chaque ville importante à jeune homme de 18 à 30 ans, et disposant de 500, 1.000 ou 1.500 francs: L'Eclair, 33, rue Victor-Massé, Paris (IXe). (2129)

Ventes et Locati

On vend à Palerme (Sicile) une villa récem construite, dans la rue Stabile, n° 122, pr l'hôtel des Palmes, avec dépendances et jardin étendue de 3.500 m. c. environ, tout compris. villa est un grand bâtiment avec sous-sol, r chaussée, premier étage et second étage compo la buanderie et de deux terrasses. En tout 42 pi L'autre bâtiment contient l'écurie, la remise, le pour cocher et concierge, des magasins et un avec moteur à gaz. Dans le jardin qui entoure la il y a un grand bassin, une serre et un ch S'adresser pour renseignements et photographi la villa à MM. Daneu et Ce, Via Stabile, 130. (21

Officiers Ministériel

VENTE aux enchères publiques, le samedi 2 vier 1905, 1 h., en l'étude de Me Ri notaire à Paris, 31, boulevard Sébastopol.
LE DROIT AU BAIL DE LA
FERME DE COMBAULT à Marolle Brie (S.-
Mise à prix : 1.000 francs.
A prendre en sus du prix :
Matériel, bestiaux et marchandises pour 10 francs. — Frais de labour, semences et fu pour 30.000 francs.
Consignation pour enchérir : 20.000 franc
S'adresser à Me Milhaud, avoué à Paris, 6 de la Victoire; à Me Rigault, notaire susno à Me Cottin, notaire à Paris, et à M. Maich tendant du Domaine de Grosbois, à Boissy- Léger (S.-et-O.).

Maison à Paris **R. OBERKAMPF.** 17. Ce 230m20. Re 12.566 fr. 30. M. 120.000 fr. A adj. s. 1 ench. Ch. Not. Paris, 3 S'ad. Me H. Morel d'Arleux, not., 35, f. Poisson

VENTE AU PALAIS
le 1er Février 1905, à deux heures,
d'une Maison à Paris
RUE D'ALEXANDRIE, N°
(2e Arrondissement).
Contenance environ : 220 mètres.
Revenu brut environ : 21.410 francs.
Mise à prix : 290.000 francs.
S'adresser à Me Thorel, avoué, 4, rue de la et à Me Régnier, avoué.

MAISON à Paris, r. du Château, 61. Ce 279m20. br. 5.274 fr. 40. M. à p. 40.000 f. Adj. s. 1 Ch. Not., 24 Janv. Me Moreau, not., 76, r. St-L

VENTE en l'Etude de Me Bourdel, not Paris, 30, rue Beuret, le samedi 24 J 1905, à 2 heures de relevée
En deux lots,
DES DROITS AU BAIL DE DEUX TERR
sis à Paris, rue Saint-Charles, n° 63, et rue de n° 170 (15e arrondissement) et aux constru élevées sur lesdits terrains;
Entrée en jouissance : 1er janvier 1905.
Consignation pour enchérir : 2.000 francs
Mises à prix : 5.000 francs pour chaque lo
S'adresser à Me Collin, avoué à Paris, 19, vard de Strasbourg, et à Me Bourdel, notaire

VENTE au Palais de Justice à Paris, le 1er F 1905, à deux heures
HOTEL situé à PARIS
RUE DE LA FAISANDERIE,
et rue Théry, n° 19
Contenance : 1.615 mètres environ.
Mise à prix : 400.000 francs.
S'adresser à Me Dubail, avoué à Paris, 54, vard Saint-Michel, et Mouillefarine, avoué.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. Motti — Le Gérant : Jarrier.